Die Haftung des Frachtführers aus §§ 429—431 HGB.

Dr. jur. Hans Wolf Burkhardt.

Die Haftung des Frachtführers aus §§ 429—431 HGB.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde
bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Hans Wolf Burkhardt
Referendar in Dresden.

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

Dresden.
Buchdruckerei Paul Schlesier.
1910.

Meinen lieben Eltern!

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546804_0112

Inhalts-Verzeichnis.

I.

Seite

§ 1. Einleitung 1
§ 2. Der Begriff Frachtführer 3
§ 3. Die rechtliche Natur des Frachtvertrages 6

II.

Die Haftung des Frachtführers für eigenes Verschulden.

§ 4. Allgemeines 9
§ 5. Voraussetzungen der Haftung 10
1. a) Verlust des Gutes 10
b) Teilweiser Verlust des Gutes 12
2. Beschädigung 12
Entstehungszeit des Verlustes und der Beschädigung . . 13
3. Versäumung der Lieferzeit 17
4. Zusammentreffen von Verlust bezgl. Beschädigung mit Versäumung der Lieferzeit 20
5. Sonstige Fälle nichterfolgter Transportausführung . . . 21
§ 6. Beweis der Haftung 22
a) Beweis des Absenders 23
b) Exculpationsbeweis des Frachtführers 24
§ 7. Milderung bezw. Ausschluss dieser Haftung 27
1. Nach Handelsrecht 27
2. Nach bürgerlichem Recht 33
§ 8. Umfang der Haftung 35
a) Bei Verlust 36
b) Bei Beschädigung 40
c) Bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit 41

III.

Die Haftung des Frachtführers für das Verschulden seines Hilfspersonals nach § 431 HGB.

§ 9. Prinzip der Haftung 43
§ 10. Arten des Personals 45
§ 11. Voraussetzungen der Haftung 47
§ 12. Kreis der Haftung 48
§ 13. Verhältnis des § 431 HGB. zu § 278 BGB. 49

IV.

§ 14. Wem haftet der Frachtführer aus dem Frachtvertrage? . . . 52

Abkürzungen.

BGB. = Bürgerliches Gesetzbuch.
HGB. = Handelsgesetzbuch.
CPO. = Civilprozessordnung.
KO. = Konkursordnung.
RG. = Entscheidungen des Reichsgerichtes in Civilsachen.
ROHG. = Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichtes.
JW. = Juristische Wochenschrift.
D. JZ. = Deutsche Juristen-Zeitung.

Druckfehler-Berichtigungen.

Lies auf Seite 2, Zeile 17 statt „Frachtgesetz", Frachtrecht.
» » » 11, Anm. 6 Düringer-Hachenburg.
» » » 32, Zeile 15 statt 2, zwei.

Literatur-Verzeichnis.

Busch, Archiv für Theorie und Praxis des Handelsrechtes.
Cosack, Lehrbuch des bürgerlichen Rechtes 4. Aufl. 1903/04.
Cosack, Lehrbuch des Handelsrechtes 6. Aufl. 1903 und 7. Aufl. 1910 (Zit: Cosack).
Dernburg, Das bürgerliche Recht des Deutschen Reiches und Preussens 3. Aufl. 1906.
Düringer-Hachenburg, Kommentar zum Handelsgesetzbuch 3. Band 1905.
Deutsche Juristen-Zeitung.
Denkschrift, Reichstagsvorlage 1897.
Eger, Das deutsche Frachtrecht 2. Aufl. 1888.
Entscheidungen des Reichsgerichtes in Civilsachen.
Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichtes.
Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechtes 1. Aufl.
Goldmann, Das Handelsgesetzbuch mit Erläuterungen 1906.
v. Hahn, Kommentar zum allgem. deutschen Handelsgesetzbuch 2. Aufl. 1883.
Hellwig, Verträge auf Leistung an Dritte 1899.
Juristische Wochenschrift, Organ des Deutschen Anwalt-Vereines.
Kuhn, Das Frachtgeschäft, in Busch's Archiv für Theorie und Praxis 1907.
Lehmann-Ring, Das Handelsgesetzbuch mit Erläuterungen 1901/2.
Lutz, Protokolle zum allg. deutschen Handelsgesetzbuch.
Makower, Das Handelsgesetzbuch mit Kommentar 1907.
Planck, Das bürgerliche Gesetzbuch mit Erläuterungen, 3. Aufl. 1907.
Schünemann, Die Haftung des Frachtführers. Inaug-Dissertation, Leipzig 1906.
Staub, Kommentar zum neuen Handelsgesetzbuch 8. Aufl. 1907.
Staudinger, Kommentar zum bürgerlichen Gesetzbuch 3. Aufl. 1908.
Stobbe, Handbuch des deutschen Privatrechtes.

I.

§ 1.
Einleitung.

Die Industrie erzeugt die Werte und die Güter, der Handel vermittelt ihren Austausch. Während nun vor noch gar nicht langer Zeit der Güteraustausch verhältnismässig gering und örtlich beschränkt war, hat er sich etwa seit der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts von Jahr zu Jahr sich steigernd in ungeahntem Masse und zu ungeheurer Grösse entfaltet. Dieser stetig wachsende Güteraustausch und Gütertransport, der sich nicht mehr, wie ehedem fast nur auf das Inland erstreckte, brachte es mit sich, dass neben mehr oder minder grossen Transportunternehmern gewaltige Transportanstalten, wie z. B. Dampfschiffahrtsgesellschaften, Staatseisenbahnen, sich ausschliesslich oder wenigstens zum grossen Teile dem Gütertransporte widmeten. Dieser bedeutende wirtschaftliche Aufschwung und der mit diesem gesteigerte Güterverkehr verlangten nach einem den modernen Verkehrs- und Rechtsanschauungen entsprechenden Gütertransportrecht oder, soweit ein solches schon bestand, nach seiner Vervollkommnung. Beides ist geschehen; und so ist eine Reihe von Gesetzen, geschaffen im Anschluss an die verschiedenen Transportunternehmer (Kaufmann, Nichtkaufmann, Post), Transportmittel (Eisenbahn, Schiff) und Transportwege (zur See, zu Lande), entstanden.

Als Quellen des geltenden deutschen Frachtrechtes kommen die folgenden Bestimmungen in Betracht:

1. Die Vorschriften über das Frachtrecht im HGB. vom 10. Mai 1897. Dieses Frachtrecht zerfällt in zwei scharf von einander zu trennende Teile, das Land- oder Binnenfrachtrecht im 6. und 7. Abschnitt des 3. Buches und das Seefrachtrecht im 4. Abschnitt des 4. Buches; ersteres enthält in den §§ 425 ff. die Bestimmungen über den Gütertransport durch den gewöhnlichen Landfrachtführer, in den §§ 453 ff. die Vorschriften über die Beförderung von Gütern auf den dem öffentlichen Güterverkehr dienenden Eisenbahnen. Indessen ist das Landfrachtrecht in dem 6. und 7. Abschnitt

des 3. Buches nicht erschöpfend geregelt, und es ist noch eine Reihe von Sonderbestimmungen, die sich nach den Materien, die sie behandeln, verschiedentlich gestalten, zu nennen; nämlich:

2. Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908, deren Bestimmungen den §§ 425 ff. HGB. koordiniert sind.

3. Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890. Danach sind für den internationalen Frachtverkehr der Vertragsstaaten einheitliche Rechtsgrundsätze aufgestellt.

4. Das Frachtrecht des Binnenschiffahrtsgesetzes vom 15. Juni 1895. Es trifft in den §§ 27—77 Bestimmungen über das Frachtrecht, sofern Schiffe als Transportmittel benützt werden.

5. Das Frachtrecht nach den Vorschriften des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871 und der Postordnung vom 20. März 1900. Das Postfrachtrecht findet Anwendung bei Beförderung von Gütern (Pakete, Briefe) durch die Post; schliesslich

6. das Frachtgesetz des BGB. Hierunter hat man die Rechtssätze über den Werkvertrag §§ 631 ff. zu verstehen. Diese Vorschriften greifen Platz, wenn die Bestimmungen der vorgenannten Gesetze keine Anwendung finden können, also insbesondere dann, wenn der Unternehmer kein Kaufmann ist.

Die Rechtsgrundsätze der §§ 425 ff. HGBs. bilden für das gesamte Frachtrecht (mit Ausnahme des Seerechtes sowie kraft ausdrücklicher Bestimmung von § 452 HGB. des Postfrachtrechtes) die gemeinsame Grundlage. Sie gelangen daher in allen den Fällen, wo die zahlreichen Sondervorschriften eigene Rechtsnormen nicht aufgestellt haben, ergänzend zur Anwendung.

In der vorliegenden Abhandlung soll die Haftung des gewöhnlichen Landfrachtführers aus den §§ 429—431 HGB. unter Beachtung der subsidiär geltenden Vorschriften des BGB. nach einem kurzen Worte über die Begriffe „Frachtführer“ und „Frachtvertrag“ dargelegt werden.

§ 2.

Der Begriff „Frachtführer".

Nach § 425 HGB. ist Frachtführer, wer es gewerbsmässig übernimmt, die Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern auszuführen.

Der Frachtführer ist nach § 1 Abs. 2 No. 5 HGB. kraft seines Gewerbes, also ohne Eintragung, Kaufmann. Für seine Kaufmannseigenschaft ist die Grösse seines Geschäftsbetriebes unmassgeblich, nur ist er, wenn der Umfang seines Gewerbes über den Kleinbetrieb nicht hinausgeht, nach § 4 des HGB. Minderkaufmann.

Frachtführer kann eine physische wie eine juristische Person sein, ebenso gut ein Dienstmann, ein Gepäckträger oder ein Frachtfuhrmann, wie eine Trantportanstalt z. B. die Eisenbahn, eine Dampfschiffahrtsgesellschaft oder eine Paketbeförderungsgesellschaft.

Eine Streitfrage war es früher, ob der Staat, wenn er ein Handelsgewerbe betreibt, z. B. die Bundesstaaten als Eigentümer der Eisenbahnen das Transportgewerbe, als Kaufmann anzusehen sei oder nicht. Heute wird die Kaufmannseigenschaft des Staates als Inhabers eines Handelsgewerbes allgemein anerkannt; es geht dies sowohl aus § 36 HGB. als auch argumento e contrario aus § 452 des HGB. hervor.[1] Ausnahmsweise ist jedoch dem Staat als Postfiskus die Kaufmannseigenschaft in dem letztgenannten Paragraphen abgesprochen worden; die Güterbeförderungen durch die Post sind demnach nie als Transportgeschäfte anzusehen und die Bestimmungen des 6. Abschnittes des HGB. finden auf sie keine Anwendung. —

Die gesetzlichen Erfordernisse des Begriffes „Frachtführer" sind die gewerbmässige Uebernahme der Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern.

Als erstes Erfordernis wird die Gewerbsmässigkeit verlangt. Der Begriff der Gewerbsmässigkeit, der an verschiedenen Stellen des HGB. wiederkehrt (z. B. §§ 407, 416 HGB.), wird im Handelsgesetzbuch nicht definiert und ist bestritten. Zur Gewerbsmässigkeit gehört einmal, dass die Absicht nicht auf einzelne Geschäfte, sondern einheitlich auf einen ganzen Komplex von Geschäften in fortgesetzt gleichartiger Tätigkeit gerichtet ist und sodann, dass aus dieser

[1] cf. Staub § 36 Anm. 10 (I. S. 194) und § 33 Einl. (I. S. 185.).

Tätigkeit eine dauernde Einnahmequelle gemacht wird.[1] Streitig ist nun geworden, ob zu dem Begriff der Gewerbsmässigkeit die unbedingte Entgeltlichkeit gehört. Die einen, so Düringer-Hachenburg, Goldmann, Lehmann-Ring, Makower, Staub[2] verneinen dies, während die anderen, z. B. Dernburg, Eger, Cosack[3] das unbedingte Vorhandensein der Entgeltlichkeit fordern. Düringer-Hachenburg äussern sich zu dieser Streitfrage, wie folgt: ein Geschäft, das im Einzelfalle einen Gütertransport ohne Vergütung zum Gegenstande habe, scheide dadurch nicht aus dem Begriffe des Frachtgeschäftes aus. Dies habe nur die Eigentümlichkeit, dass der Frachtführer im Voraus oder nachträglich auf die ihm an und für sich zukommende Vergütung verzichtet.

Diesen Ausführungen ist beizustimmen; es fordern keinerlei Gründe eine unbedingte Entgeltlichkeit. Bei dem Begriffe der Gewerbsmässigkeit ist es eben durchaus nicht nötig, dass mit jedem einzelnen Geschäfte Gewinn erzielt wird, wohl aber muss die Gewinnabsicht für den ganzen Geschäftsbetrieb der treibende Faktor sein.

In § 451 statuiert das Handelsgesetzbuch eine Ausnahme von dem Erfordernis der Gewerbsmässigkeit beim Frachtgeschäft. Hiernach kommen die Vorschriften über das Transportgeschäft auch dann zur Anwendung, wenn ein Kaufmann, der nicht Frachtführer ist, im Betriebe seines Handelsgewerbes einen einzelnen Transportvertrag abschliesst.[4]

Wie bei dem Speditions- und Kommissionsgeschäft ist in § 425 HGB. im Gegensatze zu dem Art. 390 allg. Deutschen HGB. der Schwerpunkt auf die Uebernahme der Beförderung und nicht auf die Ausführung der Beförderung gelegt und zwar weil es — wie die Denkschrift[5] sagt — unerheblich ist, ob der Frachtführer die Beförderung selbst ausführt oder sie durch Unterfrachtführer

[1] R. G. 38 S. 20.

[2] Düringer-Hachenberg § 425 Note II 1 (III. S. 533).
Goldmann § 425 Anm. 12 (III. S. 1735).
Lehmann-Ring II (S. 312, Ziffer 11).
Makower § 425 IIb. (II. S. 1482|83).
Staub § 425 Anm. 8 (II. S. 1850).

[3] Dernburg § 326 I.
Eger I. S. 9 No. 2.
Cosack § 115 I 1, S. 428.

[4] Bei Uebernahme eines Transportes durch einen Nichtkaufmann oder einen Kaufmann, aber nicht im Betriebe seines Handelsgewerbes, finden nicht die Vorschriften des HGB., sondern des BGB. über den Werkvertrag Anwendung.

[5] Denkschrift S. 211.

ausführen lässt. Der Frachtführer hat nur aus dem abgeschlossenen Vertrage für die Ausführung der Beförderung zu haften; „übernehmen“ heisst also lediglich, einem anderen gegenüber die Verpflichtung übernehmen.[1] Es ist demnach irrelevant, ob der Transport von dem Frachtführer in eigener Person oder durch Hilfspersonal, mittelst eigener oder gemieteter Transportmittel ausgeführt wird; auch der kann Frachtführer sein, der nicht ein einziges Transportmittel sein eigen nennt.

Beförderung ist das Verbringen des Gutes von einem Orte nach einem anderen Orte. Die Entfernung ist hierbei ebenso belanglos wie die Art und Weise, auf welche die Beförderung geschieht. Sie kann (mangels einer präzisierten gesetzlichen Begriffsbestimmung) durch die eigene Körperkraft des Frachtführers (z. B. des selbstständigen Dienstmannes) oder durch eine Hilfskraft (z. B. Maschinen), schliesslich aber auch durch die eigene Fortbewegungskraft des Gutes selbst bewirkt werden. So kann ein Viehtreiber, der Tiere zum Zwecke der Beförderung treibt, oder der, welcher ein Automobil unter Benützung seiner eigenen Kraft befördert, Frachtführer sein.[2]

Gegenstand des Frachtvertrages sind Güter und auf diese ist die Beförderung beschränkt. Es scheidet daher der Transport von Personen aus; in diesem Falle liegt kein Frachtgeschäft vor. Unter Gütern im Sinne des § 425 HGB. sind nicht nur Handelsgüter zu verstehen, denn beim Frachtvertrage kommt nicht die wirtschaftliche Bedeutung (der ökonomische Wert), sondern lediglich die Transportabilität des Gegenstandes in Betracht. Güter im Sinne dieses Paragraphen sind alle Gegenstände, die transportfähig sind. Ein Manuskript oder Kohlen können ebensogut wie ein menschlicher Leichnam Frachtgüter sein. Auch Briefe und Postkarten sind Güter. Daher waren die Briefbeförderungen der Privatpostunternehmungen — seit 1. April 1900 ist ihnen nach Art. 3 der Postgesetznovelle vom 20. Dezember 1899 die Briefbeförderung auch im Ortsverkehr entzogen — Frachtgeschäfte.

[1] Makower § 425, II, c (II. S. 1482).

[2] Makower § 425 IId (II. S. 1483); Düringer-Hachenburg § 425 IIb (III. S. 534) Staub § 425. Anm. 2 S. 1847. Nach Cosack (§ 115, I. S. 428) ist zweifelhaft, ob man nicht als weiteres Merkmal des Frachtvertrages noch hinzufügen muss, dass die Beförderung nicht bloss durch Menschenkraft oder durch die eigene Beförderungskraft des Frachtgutes geschehen darf und dass demgemäss Dienstmänner, Viehtreiber auszuscheiden wären.

Zu Lande oder auf Flüssen oder auf sonstigen Binnengewässern muss die Güterbeförderung erfolgen. Der Begriff zu Lande ist im weitesten Sinne auszulegen. Er umfasst nicht nur den Transport auf und unter der Erdoberfläche (z. B. mittelst Rohrpost), sondern auch den Lufttransport (z. B. durch Luftschiffe, Brieftauben). Was den Gütertransport auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern anlangt, so finden die Vorschriften über den Frachtvertrag nach §§ 425 HGB. ff nur in soweit Anwendung, als es sich um die Beförderung von Gütern durch Frachtflösse handelt. Für den Gütertransport auf Flüssen oder anderen Binnengewässern durch Frachtschiffe sind die §§ 425 ff nicht anzuwenden, da die hierbei entstehenden rechtlichen Verhältnisse über Frachtgeschäfte den Sonderbestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes vom 15. Juni 1895 unterliegen.

---

§ 3.

Die rechtliche Natur des Frachtvertrages.

Der Frachtvertrag ist derjenige Vertrag, durch den die eine Partei — der Unternehmer — sich verpflichtet, ein Gut nach einem bestimmten Orte zu verbringen. Er wird von dem Absender in eigenem Namen und zwar auf eigene oder fremde Rechnung mit dem Frachtführer abgeschlossen. In dem letzteren Falle nennt man denjenigen, auf dessen Rechnung das Frachtgeschäft abgeschlossen wird, Versender.

Als dritte Person ist an dem Frachtvertrage der Empfänger beteiligt. Empfänger ist derjenige, an den der Frachtführer das Gut am Bestimmungsorte abzuliefern hat. Empfänger und Absender, aber auch Empfänger und Versender können in einer Person vereint sein. Letzteres ist z. B. der Fall, wenn ein Kaufmann Waren, die er auf einem Markte eingekauft hat, durch einen Spediteur sich zusenden lässt.

Der Abschluss des Frachtvertrages bedarf keiner Form, er ist ein reiner Konsensual-Vertrag. — Als Gegenkontrahent des Frachtführers ist der Absender derjenige, dem vor der Hand allein Rechte aus dem Frachtvertrage zustehen.

Der Gegenstand des Frachtvertrages ist der Erfolg der Beförderung, nicht die Tätigkeit der Beförderung. Es sind also nicht die bei der Beförderung des Gutes von dem Frachtführer vorgenommenen einzelnen Handlungen, seine Dienste Gegenstand des Vertrages, sondern der durch die Gesamtheit der Diensthandlungen herbeigeführte, festbegrenzte Arbeitserfolg, die Ablieferung des Gutes am Bestimmungsorte. Für diesen Arbeitserfolg erhält der Frachtführer als Gegenleistung den Frachtlohn.

Aus dem oben Gesagten geht also hervor, dass der Frachtvertrag ein Werkvertrag im Sinne des BGB. — er hat eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstande (cf. § 675 BGB.) -- ist; auch unter dem älteren Rechte wurde er schon als eine locatio conductio operis anerkannt. Es greifen daher die Vorschriften des bürgerlichen Rechts über den Werkvertrag überall dort, wo sich in den §§ 425 HGB ff Lücken zeigen, ergänzend ein.

Wenn am Anfange dieses Paragraphen gesagt worden ist, dass dem Absender allein Rechte aus dem Frachtvertrage zustehen, so ist hier einschränkend hinzuzufügen, dass durch den Abschluss des Vertrages auch für den Empfänger nach §§ 434, 435 HGB. gewisse Rechte entstehen. Nach Abschluss des Frachtvertrages ist dieser nämlich nach § 434 HGB. dem Frachtführer gegenüber berechtigt, die zur Sicherstellung des Gutes erforderlichen Massregeln zu ergreifen und dem Frachtführer die hierzu notwendigen Anweisungen zu erteilen. Nach Ankunft des Gutes hingegen kann der Empfänger, wie in § 435 HGB. normiert ist, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen den Frachtführer geltend machen. Dieses Recht kann allerdings unter den in § 435 Satz 3 festgelegten Voraussetzungen erlöschen.

Diese Beziehungen des Empfängers zum Frachtvertrag sind der Ausdruck des in den §§ 328 ff BGB. niedergelegten Prinzipes: Auch der handelsrechtliche Transportvertrag ist ein Vertrag auf Leistung an einen Dritten. Der Absender lässt sich von dem Frachtführer versprechen, dass die aus dem Vertrage geschuldete Leistung, die Ablieferung des Gutes am Bestimmungsorte, an einen Dritten, den Empfänger gemacht werde. Da mit dem Augenblicke der Ankunft des Gutes für den Empfänger ein selbständiges Forderungsrecht entsteht, er also die aus dem Vertrage begründeten Rechte

im eigenen Namen geltend machen kann, so ist der Frachtvertrag ein Vertrag zu Gunsten eines Dritten nämlich in dem Sinne abgeschlossen, dem Dritten unmittelbar ein Recht auf die Leistung zu verschaffen.

Die Theorie des Frachtvertrages als eines Vertrages nach §§ 328 ff. BGB. wird ebensowenig durch die Norm des § 433 HGB., wonach der Absender das volle Verfügungsrecht über das „rollende" Gut behält, als dadurch, dass der Empfänger nur unter gewissen Voraussetzungen die für den Absender entstandenen Rechte geltend machen kann, umgestossen. Derartige das Recht des Dritten einschränkende Bestimmungen sind mit den Vorschriften der §§ 328 ff BGB. sehr wohl vereinbar. Es sind hier eben gewisse Beschränkungen des Rechtes des Dritten, die das BGB. nach § 328 Abs. 2 zulässt, von vornherein von dem Handelsgesetzbuche aus praktischen Gesichtspunkten dem Dritten auferlegt und in den §§ 433 und 435 HGB. niedergelegt worden.

Kurz mag noch erwähnt sein, dass über die juristische Konstruktion des vorliegenden Rechtsverhältnisses sich verschiedene Meinungen gebildet haben. So versuchten die einen die Rechtssätze von der Zession, allerdings mit Modifikationen, auf die Stellung des Empfängers im Frachtvertrage anzuwenden. Eger und Goldschmidt vertreten die Theorie der fingierten Zession; der Empfänger könne nur als Zessionar des Absenders auf Grund einer fingierten Zession klagen.[1] Aehnlich konstruiert auch Stobbe (III § 172). Eine andere Zessions-Theorie ist die von Kuhn[2] aufgestellte; nach ihm ist die Zession bedingt und aufgeschoben bis der Empfänger dem Frachtführer gegenüber sich bereit erklärt hat, in die Stelle des Absenders einzutreten. Einen hiervon abweichenden Standpunkt vertritt die heute herrschende Lehre. Sie befindet sich in Uebereinstimmung mit der von uns oben entwickelten Theorie des Vertrages zu Gunsten eines Dritten.[3]

---

[1] Eger II S. 84 f. Goldschmidt S. 750;
[2] Kuhn in Busch's Archiv Bd. 6 § 6, S. 360:
[3] Düringer-Hachenburg III § 433 Note 4; (III. S. 586|7)
Goldmann § 435 Note 3 (III. S. 1756)
Hellwig § 68 S. 478;
Makower § 435 Ia (II S. 1532).
Lehmann-Ring § 435 Nr. 2 (II S. 341).
Staub § 434 Anm. 1 S. 1875 u. § 435.
Einl. S. 1876.

II.

Die Haftung des Frachtführers für eigenes Verschulden.

§ 4.

Allgemeines.

Nach bisherigem Rechte war gemäss Artikel 395 Absatz 1 des allg. D. HGBs. im wesentlichen im Anschluss an das receptum nautarum, cauponum, stabulariorum der Frachtführer schadensersatzpflichtig, sofern er nicht nachweisen konnte, dass der Verlust oder die Beschädigung des Gutes durch höhere Gewalt (vis maior) oder durch natürliche Beschaffenheit des Gutes (inneren Verderb, Schwinden) oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel entstanden war. Hiernach konnte also den Frachtführer nicht einmal der Nachweis des Mangels jedweden Verschuldens vor der Haftung schützen, da der Anspruch des Beschädigten eben nicht ex delicto, sondern lediglich ex recepto erhoben wurde. Bei den Beratungen über das neue Handelsgesetzbuch wurde man vor die Frage gestellt, ob man diese, dem Zeitgeist nicht mehr entsprechende strenge Haftung des Frachtführers beibehalten sollte. Diese Frage wurde mit Recht verneint. Hierzu wird in der Denkschrift bemerkt, dass schon in dem Gesetze von 15. Juni 1895 betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt der Standpunkt, dass die Natur des Frachtgeschäftes eine derartig verschärfte, den allgemeinen Rechtsgrundsätzen gegenüber als eine Ausnahme erscheinende Haftung notwendig mache, verlassen worden sei. Nach § 58 dieses Gesetzes ist nämlich der Frachtführer von der Schadenersatzverpflichtung befreit, sofern der Verlust oder die Beschädigung durch Umstände herbeigeführt ist, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten. „Im Uebrigen — heisst es in der Denkschrift[1] weiter — erscheint eine Abschwächung der bisher dem Frachtführer auferlegten Haftung schon aus dem Grunde notwendig, weil Fuhrleute, Packträger und dergl. Gewerbetreibende jedenfalls nicht ungünstiger gestellt werden können als Binnenschiffer."

[1] Denkschrift S. 212.

In dem neuen Handelsgesetzbuche wurde nun für die Haftung des Frachtführers bei Verlust und Beschädigung des Gutes die mildere Auffassung, die — wie wir gesehen — bereits zwei Jahre vorher in das Binnenschiffahrtsgesetz modernen Anschauungen zufolge sich Eingang verschafft hatte, niedergelegt. Hinsichtlich des durch Versäumung der Lieferfrist entstandenen Schadens stand das allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch im Artikel 397 bereits auf dem jetzt von § 429 HGB. vertretenen Standpunkte. Insoweit erwies sich also eine Abschwächung der Haftung nicht als nötig.

Bemerkt sei noch, das die verschärfte Haftung hinsichtlich der Eisenbahnen beibehalten wurde (§ 456 HGB). Bei dem Institut der Eisenbahn erscheint eine Haftung für casus bis zur vis maior auch gerechtfertigt, da es sich hier um Unternehmungen (Staatsbahnen, Aktiengesellschaften) handelt, die derartig gross und leistungsfähig sind, dass ihnen eine Tragung der Folgen dieser verschärften Haftung ohne jede Unbilligkeit auferlegt werden kann.

---

§ 5.

Voraussetzungen der Haftung.

In § 429 Absatz I HGB. sind die haftungbegründenden Tatsachen niedergelegt. Hiernach haftet der Frachtführer für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung oder durch Versäumung der Lieferzeit entsteht, es sei denn, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten. Voraussetzungen für diese Haftung sind also:

1. Verlust des Gutes zwischen Annahme und Ablieferung;
2. Beschädigung des Gutes zwischen Annahme und Ablieferung;
3. Versäumung der Lieferzeit.

1 a). Verlust. Verloren gegangen ist das Gut dann, wenn es der Verfügungsgewalt des Frachtführers derart entzogen ist, dass dieser es an den Berechtigten herauszugeben nicht in der Lage ist, ohne Unterschied, worin dies seinen Grund hat[1]. Es ist recht-

[1] ROHG. 4, 14.

lich also völlig belanglos, „ob der Frachtführer freiwillig und ob er berechtigter oder unberechtigter Weise sich in diese Lage gebracht hat.“ [1] Nach dieser Definition des Reichsoberhandelsgerichtes, dessen Ansicht bei Festlegung dieses Begriffes die herrschende geworden ist, kann der Verlust auf verschiedenen Gründen beruhen. Verloren gegangen ist daher das Gut, wenn es zerstört, gestohlen oder sonst abhanden gekommen ist, wenn z. B. dem Viehtreiber eine Kuh weggelaufen ist. Ferner begründet die im Wege der öffentlichen Versteigerung bewirkte Veräusserung des Gutes durch den Frachtführer ebenso einen Fall des Verlustes im gesetzlichen Sinne wie die Veruntreuung des Gutes seitens des Frachtführers. [2] Liefert der Frachtführer das Gut an einen falschen Empfänger aus, und weigert sich dieser, das Gut zurückzugeben, so ist es nach dem Sinne des Gesetzes ebenfalls als verlorengegangen zu betrachten. Während Konfiskation des Gutes stets Verlust bedeutet, ist bei Beschlagnahme zu prüfen, ob im konkreten Falle wirklich Verlust vorliegt oder nicht. [3] Eine zeitweise Beschlagnahme des Gutes ist nicht als Verlust anzusehen. Weiss der Frachtführer über den Verbleib des Gutes nichts anzugeben und kann er es in absehbarer Zeit nicht abliefern, so liegt ebenfalls Verlust vor. [4]

Hieraus geht hervor, dass für den Verlustbegriff lediglich entscheidend ist die tatsächliche oder rechtliche Unmöglichkeit des Frachtführers, seiner Ablieferungspflicht zu genügen.

Eine nur ganz vorübergehende, in Kürze behobene Unmöglichkeit der Herausgabe jedoch ist nicht als Verlust zu bezeichnen. [5] Als ein Verlust ist es ferner nicht anzusehen, wenn trotz der Möglichkeit über die unversehrte Substanz des Gutes zu verfügen, eine völlige Entwertung eintritt, wenn z. B. der Verkauf des Gutes polizeilich verboten wird. [6]

Ohne jede Bedeutung ist, wo der Verlust sich ereignet hat, mag er sich auf dem Transporte oder an dem Ablieferungsorte zugetragen haben; von Wichtigkeit ist nur, dass der Verlust vor der Aushändigung an den Empfänger eingetreten ist. [7]

---

[1] ROHG. 15,30.
[2] ROHG. 15,30.
[3] ROHG. 7,56
[4] ROHG. 4,14
[5] ROHG. 7,55
[6] cf. Düringer-Hagenburg § 390 II. 3a (III S. 387)
[7] ROHG. 4,14

1 b). Teilweiser Verlust. Während das Gesetz in § 429 HGB. nur von Verlust redet, macht es in § 430 eine Unterscheidung zwischen gänzlichem und teilweisem Verlust. Jener wird auch Vollverlust, dieser Teilverlust oder Minderung genannt. „Minderung ist Einbusse infolge Quantitätsverringerung“[1]; sie liegt also dann vor, wenn von einem Gut ein Teil verloren geht. Von einer Minderung wird man insbesondere auch dann reden, wenn mehrere Stückgüter dem Frachtführer zur Beförderung übergeben worden sind und nicht alle abgeliefert werden. Hierzu muss jedoch noch kommen, dass diese Sachen in einem inneren Zusammenhange stehen, also eine Einheit bilden. Ist diese Zusammengehörigkeit nicht ohne weiteres erkenntlich, so ist hierfür in erster Linie der Inhalt des Frachtvertrages massgebend; es bildet dabei kein allein ausschlaggebendes Moment, dass ein einheitlicher Frachtbrief über mehrere Stückgüter ausgestellt ist. Sind die mehreren Stückgüter zufällig zusammen dem Frachtführer übergeben worden und besteht zwischen ihnen keine Zusammengehörigkeit, so ist der Verlust eines Stückes nicht Teilverlust, sondern Vollverlust des fraglichen Stückgutes. Bilden die mehreren Stücke aber ein einheitliches Ganze, so ist es nicht ausgeschlossen, dass durch den Verlust eines Stückes zu gleicher Zeit ein Teilverlust des gesamten Transportgutes als auch eine Beschädigung der noch erhaltenen Stücke herbeigeführt wird. Man denke z. B. daran, dass — wie Schünemann S. 9 ausführt — bei Beförderung eines Damenschmuckes, der aus Diadem, Brosche und Armband besteht und der in einer ganz bestimmten Eigenart gearbeitet ist, ein Stück verloren geht.

2. Beschädigung. Der Begriff Beschädigung, den das HGB. ebenfalls zu definieren unterlässt, ist mit dem ROHG dahin zu erläutern, dass man jede Verminderung oder Verschlechterung des Gutes — innere wie äussere — in Quantität und Qualität darin zu erblicken hat.[2] Notwendiger Weise wird also mit diesem Begriffe eine Verletzung der körperlichen Integrität verbunden sein, während das Gut eine substantielle Veränderung nicht unbedingt erlitten zu haben braucht; ebenso braucht nicht in allen Fällen der Beschädigung eine Substanzminderung des Gutes vorzuliegen. So ist z. B. eine Beschädigung ohne Substanzminderung in dem Falle

[1] Düringer-Hachenburg § 414 Note IIa (S. 482).
[2] ROHG. 9,278.

gegeben, wo ein Posten Mehl, der dem Frachtführer geruchfrei ausgehändigt worden ist, durch Lagern auf einem Ballen Lorbeer den Geruch des Lorbeers angenommen hat[1] oder in dem Falle, wo schädliche Käfer in den Mehlsäcken sich schon angesammelt ohne den Inhalt angefressen zu haben.[2] In konsequenter Durchführung der Ansicht, dass eine Verletzung der körperlichen Integretät bei Beschädigung vorliegen müsse, sagt Staub,[3] dass man als Beschädigung einen durch Sinken des Tauschwertes entstandenen Schaden nicht auffassen könne, doch könne man diesen auf Grund anderer Rechtsgründe geltend machen. Die entgegengesetzte Ansicht vertritt Eger[4]; er erblickt eine Beschädigung auch in dem Wertverluste, den z. B. eine der Mode unterworfene Ware durch ungebührlich langes Lagern an ihrem Tauschwerte erlitten hat. Bei Stellungnahme zu dieser Frage ist der von Staub vertretenen Ansicht, die auch von Düringer-Hachenburg (§ 390 II 3b) und Makower (§ 390 I S. 1379) geteilt wird, beizupflichten. Bei körperlich teilbaren Gegenständen, die wirtschaftlich jedoch eine „unteilbare" Einheit repräsentieren, wird gewöhnlich im Verlust oder in der Beschädigung eines Teiles eine Beschädigung des Ganzen liegen[5]. Schliesslich sei noch erwähnt, dass eine Beschädigung dadurch nicht ausgeschlossen wird, dass die Möglichkeit besteht, sie zu beseitigen. Ist jedoch vor der Ablieferung des Gutes die Beschädigung durch sachgemässe Behandlung beseitigt, so kann natürlich ein Schadensersatzanspruch auf Grund der Beschädigung nicht mehr geltend gemacht werden.[6]

Entstehungszeit des Verlustes und der Beschädigung.

Beginn, Dauer und Ende der Haftpflicht des Frachtführers sind für den durch Verlust wie Beschädigung entstandenen Schaden durch zwei Zeitpunkte präcisiert. Stets müssen die Ereignisse sich in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung zugetragen haben, um eine Haftung des Frachtführers herbeizuführen.

---

[1] RG. 60, 47|48.
[2] D. J. Z. 06, 1043.
[3] Staub § 414 Anm. 3 (II. S. 1822), § 429 Anm. 6 (II. S. 1860).
[4] Eger I. S. 228;
[5] Düringer-Hachenburg § 390 II 3b (III S. 387)
[6] Düringer-Hachenburg § 429, Note II. 4 (S. 554)

Die Annahme d. i. die Empfangnahme des Gutes ist perfect, wenn das Gut dem Frachtführer in unmittelbaren Besitz, in seine custodia, und zwar auf Grund des Frachtvertrages also zum Zwecke der Ausführung der Beförderung übergeben worden ist. Es ist hierbei von grosser Wichtigkeit, dass das Gut dem Frachtführer als solchem und nicht nur etwa als Lagerhalter übergeben worden ist. Ob letzteres vorliegt, ist im einzelnen Falle genau zu prüfen, besonders bei einer Vereinigung des Gewerbebetriebes eines Lagerhalters mit dem eines Frachtführers. Nicht erforderlich ist es hingegen, dass der Zeitpunkt der Annahme des Gutes mit dem Beginne der Transportausführung zusammenfällt; auch wenn nach der Annahme das Gut bis zum Transportbeginn lagert, so haftet der Frachtführer doch vom Zeitpunkte der Annahme ab aus dem Frachtvertrage.[1] Kraft besonderer Parteivereinbarung ist es aber möglich, dass der Frachtführer nach Empfangnahme des Gutes bis zum Transportbeginn nach den bürgerlich rechtlichen Bestimmungen über den Verwahrungsvertrag haftet.

Belanglos ist es, ob die Uebergabe durch den Absender selbst, oder sein Personal, ob die Entgegennahme durch den Frachtführer persönlich, oder seine Leute erfolgt ist.[2]

Es ist lange streitig gewesen, was unter dem Begriff Ablieferung zu verstehen ist. Die Ansicht des Reichsoberhandelsgerichtes, das sich mehrere Male mit der Klarlegung des Begriffes zu befassen gehabt hat, ist schliesslich die herrschende geworden. Nach seiner Definition ist unter Ablieferung im Sinne von Art. 395 a. d. HGB. „Nicht die nackte Aufgabe des Gewahrsams seitens des Frachtführers, sondern derjenige Akt zu verstehen, durch den der Frachtführer die Gewahrsam mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Empfängers in der Weise aufgibt, dass er den Empfänger durch Anzeige von der Ankunft des Gutes und durch Zustellung der erforderlichen Papiere in den Stand setzt, sowohl über das Gut zu verfügen, wie selber die weitere Obsorge für das-

---

[1] ROHG. 9, 302.

[2] Nicht unerwähnt mag hier bleiben, dass im Eisenbahnfrachtrecht in § 61 der Eisenbahnverkehrsordnung die Annahme des Gutes insofern gesetzlich festgelegt ist, als durch die Abstempelung des Frachtbriefes mit dem Tagesstempel die Annahme erklärt wird. Und jedenfalls spricht die Vermutung dafür, dass der Stempel erst nach vollständiger Auslieferung des im Frachtbrief deklarierten Gutes aufgedrückt worden ist. (ROHG. 9, 440).

selbe zu übernehmen."[1] Wenn hiernach einerseits für die Ablieferung die tatsächliche Uebergabe des Gutes an den Empfänger (z. B. Abladen von Kohlen auf der Strasse) nicht notwendig ist, so genügt andererseits die blosse Aufgabe des Gewahrsams nicht; diese letztere muss auf jeden Fall zum Zwecke der Erfüllung des Frachtvertrages erfolgen, insbesondere muss der Frachtführer durch ausdrückliche oder stillschweigende Erklärung dem Empfänger gegenüber die Verfügung aufgegeben haben und dadurch die Sendung zur Abnahme seitens des letzteren bereit gestellt haben.[2] Der Empfänger muss also die Möglichkeit haben, ohne weiteres den unmittelbaren Besitz zu erlangen. Die Aushändigung eines zollpflichtigen Gutes seitens des Frachtführers an die Zollbehörde des Bestimmungsortes würde demnach einer Ablieferung gleichkommen, mag sie ausdrücklich mit Wissen und Willen des Empfängers erfolgen oder mag das Einverständnis des Empfängers bei der Uebergabe eines zollpflichtigen Gutes an die Zollbehörde auf Grund gesetzlicher Vorschrift von dem Frachtführer vermutet werden können. Keine Ablieferung hingegen würde vorliegen, wenn der Frachtführer den Empfänger von der Ankunft des Gutes benachrichtigt oder ihm den Frachtbrief ausgehändigt hat, denn trotz dieser Handlung kann der Frachtführer, der noch in unmittelbarem Besitz des Gutes ist, über dasselbe verfügen, er kann z. B. sein Zurückbehaltungsrecht geltend machen. Uebergabe des Frachtbriefes wie Benachrichtigung vor Ankunft sollen den Empfänger erst in den Stand setzen, Verfügung über das Gut zu treffen.

Schliesslich ist die Ablieferung erfolgt, wenn der Frachtführer nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte auf Grund eines besonders abgeschlossenen Verwahrungsvertrages im Besitze des Gutes gelassen wird. Von dem Augenblicke des Abschlusses des Verwahrungsvertrages an haftet der Frachtführer nicht mehr auf Grund des Frachtvertrages, sondern nach den Vorschriften über den Verwahrungsvertrag, also bei unentgeltlicher Verwahrung insbesondere nur für diligentia quam suis. Hat z. B. der Frachtführer die Beförderung eines Postens Weizen von Dresden nach seinem in Leipzig befindlichen eigenen Lagerhause übernommen, wo das Getreide bis auf weitere Verfügung des Absenders eingelagert werden soll, so

[1] ROHG. 2, 252|53; 8, 29; 14, 394.
[2] RG. 13, 169.

ist seine Verpflichtung als Frachtführer in dem Augenblicke beendet, in dem er das Getreide zum Zwecke der Einlagerung an sich selbst abliefert.[1]

Ein wesentliches Erfordernis der Ablieferung ist, dass sie ortsrichtig und rechtzeitig geschieht. Unter Ablieferungsort ist derjenige Ort zu verstehen, an den der Frachtführer das Gut, sei es gemäss dem ursprünglichen Frachtvertrage, sei es gemäss einer von dem Absender später (§ 433) oder von dem Empfänger (434) erteilten Anweisung, zu verbringen und an den Empfänger auszuliefern hat, um die durch den Frachtvertrag übernommene Verpflichtung zu erfüllen. Der Ablieferungsort wird gewöhnlich mit dem Bestimmungsort identisch sein, notwendiger Weise müssen aber beide nicht zusammen fallen; wird z. B. das Gut vor der Ankunft an dem Bestimmungsorte zulässiger Weise an den Empfänger abgeliefert, so ist dieser Zwischenort der Ablieferungsort. Innerhalb des Bestimmungsortes — Ort ist hier im geographischen Sinne zu verstehen — ist das Gut, wenn keine besonderen Vereinbarungen getroffen waren, oder kein entgegenstehender Handelsbrauch bestehen sollte, dem Empfänger in der Wohnung, oder dem Geschäftslokal auszuhändigen.[2] Aus verkehrs- und gesundheitspolizeilichen Gründen ist aber am Bestimmungsort bisweilen ein anderer Ort als Wohnung oder Geschäftslokal gesetzlich als Ablieferungsstelle bestimmt; z. B. ein Quarantänehafen, oder ein für Löschung von Petroleum oder anderen gefährlichen Stoffen bestimmter Hafenplatz. Von diesem Orte kann der Frachtführer die Abholung des Gutes von Seiten des Empfängers verlangen. Ist innerhalb eines geographischen Ortes eine Beförderung zu bewirken, so liegt Ablieferung erst dann vor, wenn das Gut an die Ablieferungsstelle verbracht worden ist.

Ferner hat der Frachtführer das Gut rechtzeitig d. h. innerhalb der Ablieferungszeit abzuliefern. Was unter rechtzeitiger Ablieferung zu verstehen ist, soll später unter „Versäumung der Lieferzeit“ (S. 17) dargestellt werden.

Ein weiteres Erfordernis der rechtgültigen Ablieferung ist, dass das Gut an den Empfänger d. i. an den aus dem Vertrage zur Empfangnahme des Gutes Berechtigten ausgehändigt wird. Wen der Frachtführer als Empfänger ansehen darf, wird durch den Fracht-

[1] cf. hierzu ROHG. 14, 295.
[2] ROHG, 2, 416.

vertrag oder den Frachtbrief bestimmt. „Empfänger ist aber nur der im Frachtbriefe, oder durch nachträgliche rechtzeitige Disposition vom Absender bezeichnete, nicht der bloss tatsächlich Interessierte, z. B. der hinter dem Empfänger stehende Käufer.“[1]. Eine Ablieferung an den letzteren würde also keine rechtsgültige sein. Dagegen ist rechtsgültig abgeliefert, wenn die Aushändigung des Gutes an einen Bevollmächtigten des Empfängers oder an einen sonst Berechtigten, wie dies z. B. der Cessionar ist, dem die Rechte aus dem Frachtvertrag ordnungsgemäss abgetreten worden sind, erfolgt ist. — Sind nach dem Frachtvertrage oder dem Frachtbriefe mehrere Empfänger vorhanden, so ist im konkreten Falle zu untersuchen, ob an alle Empfänger gemeinschaftlich abgeliefert werden muss, oder ob der Frachtführer das Gut an einen allein rechtsgültig aushändigen kann. Bei Beantwortung dieser Frage hat man im einzelnen Falle die einschlägigen Vorschriften des BGB. oder des HGB., so insbesondere die Normen des Gesellschaftsrechtes heranzuziehen. Während beispielsweise bei einer bürgerlich-rechtlichen Gesellschaft an die Gesamthand aller Gesellschafter abgeliefert werden muss, kann bei einer offenen Handelsgesellschaft an jeden Gesellschafter einzeln eine Ablieferung erfolgen.

Eine Aushändigung des Gutes an einen nicht Berechtigten ist keine Ablieferung im Sinne vom § 429. Tritt z. B. für den Empfänger eine negotiorum gestor auf und nimmt dieser das Gut für den nicht anwesenden Empfänger in Empfang, so handelt der gestor als Vertreter ohne Vertretungsmacht. Der Frachtführer wird von der Haftung nicht frei, sondern bleibt solange verhaftet, bis der Empfänger seine Genehmigung zur Ablieferung gibt.

Zum Schluss sei noch erwähnt, dass es völlig belanglos ist, in welchem Stadium der Beförderung Beschädigung oder Verlust des Gutes eingetreten sind, sie können ebensogut vor Transportbeginn z. B. in den Geschäftsräumen des Frachtführers, wie während der Verladung oder während des Transportes oder während des Löschens des Gutes sich ereignet haben.

3. Versäumung der Lieferzeit. Schliesslich hat nach § 429 der Frachtführer noch für den Schaden zu haften, der durch die Versäumung der Lieferzeit entstanden ist.

---

[1] cf. Eger I S. 245.

Was ist Lieferzeit? Unter Lieferzeit hat man diejenige Frist zu verstehen, innerhalb welcher der Transport ausgeführt und die Ablieferung erfolgt sein muss. Diese Frist ist nun entweder auf Grund des Frachtvertrages zwischen Absender und Frachtführer ausdrücklich vereinbart oder wird in Ermangelung einer Vereinbarung durch das Gesetz bestimmt. Ist hiernach über die Lieferzeit nichts bedungen, so bemisst sie sich gemäss § 428 HGB. nach dem Ortsgebrauche; massgebend ist der Gebrauch desjenigen Ortes, von dem aus mit demTransport begonnen werden soll; gewöhnlich wird dies der Ort sein, wo das Gut dem Frachtführer zur Beförderung übergeben worden ist (Aufgabeort). Fehlt es in einem Ortsgebrauche, so soll nach § 428 der Transport binnen einer den Umständen nach angemessenen Frist bewirkt werden. Ist über die Angemessenheit zwischen den Parteien eine Einigung nicht zu erzielen, so hat der Prozessrichter ev. unter Zuziehung von Sachverständigen hierüber zu entscheiden.

Wenn der Frachtführer die Beförderung nicht rechtzeitig ausführen oder vollenden kann und er den Umstand, der diese Lage hervorgerufen hat, zu vertreten hat, oder wenn er die Beförderung auszuführen oder zu vollenden sich weigert, so hat man hierin lediglich Schuldnerverzug des BGB. zu erblicken, jedoch mit der Modifikation, dass vom Frachtführer die Beobachtung einer besonderen Sorgfalt gefordert wird. Das HGB. hat für die Folgen der Versäumung der Lieferzeit Bestimmungen nicht getroffen; die Lücke wird durch die Vorschriften des BGB. über den Schuldnerverzug ausgefüllt. Im Falle des Verzuges des Frachtführers kann hiernach der Absender nach § 286 Abs. 1 BGB. entweder Nacherfüllung und Schadenersatz wegen der verspäteten Erfüllung oder nach Abs. 2 — falls die Leistung infolge des Verzuges kein Interesse mehr für den Absender hat — Schadenersatz wegen Nichterfüllung verlangen. Weiterhin kann der Absender, da der Frachtvertrag zu den gegenseitigen Verträgen gehört, die für die gegenseitigen Verträge erweiterten, besonderen Rechte des § 326 BGB. für sich geltend machen; insbesondere hat er hiernach das Recht nach Fristsetzung vom Vertrage zurückzutreten. Nach § 326 Abs. 2 bedarf es jedoch nicht einmal der Fristsetzung, wenn der Absender infolge des Verzuges an der Vertragserfüllung kein Interesse mehr hat. Ja die herrschende Lehre sieht sogar von dem Erfordernisse der Fristbestimmung — obgleich

der Gläubiger noch Interesse an der Leistung hat — ab, wenn der Schuldner ernstlich und bestimmt die Erfüllung verweigert. Diese Ansicht wird damit begründet, dass in der Erfüllungsverweigerung ein Verzicht auf Setzung der Nachfrist liege.[1]

Ist ferner dem Frachtführer die Transportausführung infolge eines Umstandes, den er zu vertreten hat, überhaupt unmöglich — dieser Umstand darf natürlich nicht im Verluste des Gutes seinen Grund haben, denn in diesem Falle regelt ja § 429 die Haftung ausschliesslich — so kann der Absender auf Grund von § 325 BGB. entweder Schadenersatz wegen Nichterfüllung verlangen oder vom Frachtvertrage zurücktreten. Ist der Transport teilweise ausgeführt und hat diese teilweise Erfüllung des Frachtvertrages für den Absender kein Interesse, so ist er nach § 325 Satz 2 berechtigt, Schadenersatz wegen Nichterfüllung der ganzen Verbindlichkeit unter Ablehnung des noch möglichen Teils der Leistung zu verlangen oder vom ganzen Vertrage zurückzutreten. Hat weiterhin der Frachtführer den Umstand, der ihm die Beförderung des Gutes unmöglich macht, nicht zu vertreten, so ist er zwar seiner Schadenersatzverpflichtungen entbunden, verliert aber den Anspruch auf den Frachtlohn (§ 323 Abs. 1 mit § 285 BGB.).

Dass die Lieferzeit versäumt worden ist, kann auf den verschiedenartigsten Gründen beruhen z. B. auf einem nicht rechtzeitigen Antritt, auf einer Unterbrechung der Reise oder auf der Wahl ungeeigneter Beförderungsmittel.

Der durch die Versäumung der Lieferzeit entstandene Schaden kann sowohl ein mittelbarer als auch ein unmittelbarer sein. Ein unmittelbarer Schaden erwächst den Beteiligten z. B. in der Wertsminderung, die das Gut durch seine verspätete Ablieferung am Bestimmungsorte infolge Sinkens des Preises erleidet; diese Wertsminderung kann sich sogar bis zur völligen Entwertung der Ware steigern, wie dies z. B. besonders bei Modeartikeln der Fall sein wird. Ein mittelbarer Schaden entsteht für den Beteiligten dadurch, dass er eine Vertragsstrafe entrichten muss, dass er die Ware anderweit zu teureren Preisen sich verschaffen muss oder dass er seine Kunden verliert.[2]

---

[1] RG. 51, 34.
[2] cf. Eger I. S. 335.

Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass von einer Versäumung der Lieferzeit oder wie das Gesetz an anderer Stelle sagt von einer „Verspätung" zu reden dort ausgeschlossen ist, wo nach Ablauf der Lieferzeit das Gut überhaupt nicht abgeliefert wird z. B. wenn das Gut verloren gegangen ist; denn in diesem Falle, wo es wegen Nichtvorhandenseins des Gutes zu einer Ablieferung überhaupt nicht mehr kommen kann, kann es begrifflich auch nicht zu einer verspäteten Ablieferung kommen, die eben voraussetzt, dass doch schliesslich einmal — nämlich verspätet d. i. nicht rechtzeitig — geliefert wird.

Im Anschluss hieran soll erörtert werden, wie sich die Schadenersatzhöhe bei Versäumung der Lieferzeit gestaltet. Da § 430 HGB. lediglich die Schadenersatzfrage bei Verlust und Beschädigung regelt und in diesem Paragraphen der Versäumung der Lieferfrist überhaupt keine Erwähnung getan wird, so ergibt sich hieraus, dass die Frage der Schadenersatzhöhe nach den subsidiär geltenden Bestimmungen der §§ 249 ff des BGB zu beantworten ist. Es muss hiernach vom Frachtführer nicht nur der nach § 430 HGB. limitierte Schaden, sondern der volle, individuelle Schaden ersetzt werden, der nach § 252 BGB. insbesondere auch den entgangenen Gewinn umfasst. Dies kann unter Umständen zu dem eigenartigen Resultate führen, dass sich im Falle verspäteter Lieferung für den Frachtführer eine schärfere Haftung ergibt, als bei Verlust oder Beschädigung des Gutes.[1]

4. Zusammentreffen von Verlust bezgl. Beschädigung mit Versäumung der Lieferzeit.

Das am Bestimmungsorte verspätet ankommende Gut kann zugleich mehr oder minder beschädigt sein; es können demnach — wie auch allgemein anerkannt ist[2] — Ansprüche wegen Beschädigung und Verlust zusammentreffen. Jeder der beiden Ansprüche begründet für sich allein eine Haftung des Frachtführers. Es konkurriert in solchen Fällen also die Klage aus Beschädigung mit der Klage aus Versäumung der Lieferzeit.

Wir haben oben gesehen, dass man von einer Versäumung der Lieferzeit nur dann reden kann, wenn das Gut nicht rechtzeitig,

---

[1] cf. Staub § 430. Anm. 2 (S. 1864).
[2] cf. Eger I. S. 318. Z. a.

nicht aber, wenn es überhaupt nicht abgeliefert wird. Hieraus folgt, dass ein Zusammentreffen von Ansprüchen wegen Verlust und Verspätung ausgeschlossen ist, dass also die Klage aus Verlust mit der Klage aus Versäumung der Lieferzeit nicht konkurrieren kann. Was von dem Vollverlust gesagt worden ist, gilt auch für den Teilverlust; soweit er sich erstreckt, ist nicht verspätet, sondern überhaupt nicht geliefert worden, also eine Konkurrenz mit Verspätung nicht möglich.

5. Sonstige Fälle nichterfolgter Transportausführung.

In gewissen Fällen ist der Frachtführer trotz des abgeschlossenen Vertrages nicht an die Ausführung des Transportes gebunden, es wird hier für ihn, obwohl er den Transport auszuführen oder zu vollenden sich weigert oder es nicht tun kann, eine Schadenersatzverpflichtung nicht begründet.

Wie schon des öfteren erwähnt wurde, ist der Frachtvertrag ein gegenseitiger Vertrag (Werkvertrag). Besteht nun bei einem solchen Vertrage, wo der eine Teil vorzuleisten hat, die begründete Befürchtung, dass der Gegner die ihm obliegende Gegenleistung nicht werde bewirken können, so kommt dem Frachtführer die Gesetzesvorschrift des § 321 BGB. zugute. Er kann bei einer wesentlichen Vermögensverschlechterung des Absenders oder des Empfängers die Beförderung des Gutes bis zur Entrichtung des Frachtlohns oder bis zu dem Zeitpunkte, wo Sicherheit für den Frachtlohn geleistet wird, verweigern.

Des weiteren sind hier die beiden Fälle zu nennen, wo der Absender bezgl. der Frachtführer in Konkurs geraten. - Ist der Absender in Konkurs verfallen, so erlischt nach § 23 Abs. 2 KO. der Auftrag zur Geschäftsbesorgung (cf. oben Seite 7); der Frachtvertrag gilt jedoch bei unverschuldeter Unkenntnis des Frachtführers von der Konkurseröffnung als fortbestehend; aber auch bei Kenntnis von der Konkurseröffnung hat der Frachtführer, wenn Gefahr im Verzuge ist, den Transport fortzusetzen, bis der Verwalter eingreifen kann (§§ 672, 674 BGB.) Ist über das Vermögen des Frachtführers der Konkurs eröffnet worden, so kommen die Vorschriften des § 17 KO. zur Anwendung. Hiernach hat der Verwalter, wenn der Frachtvertrag z. Z. der Konkurseröffnung beiderseits nicht oder nicht vollständig erfüllt, die Wahl, ob er Erfüllung

verlangen will oder nicht. Dem Absender aber steht nach § 649 BGB. ein Kündigungsrecht zu.

Schliesslich regelt das Handelsgesetzbuch noch den Fall, wo dem Frachtführer zeitweilig die Ausführung des Transportes nicht möglich ist. Ist er nämlich am Antritte oder an der Fortsetzung der Reise verhindert, so steht einerseits dem Absender, falls ihn an dieser Verhinderung kein Verschulden trifft, das Rücktrittsrecht vom Vertrage zu, andererseits hat aber der Frachtführer das Recht, wenn auch ihn kein Verschulden trifft, für die zurückgelegte Beförderung Ersatz der tatsächlichen Aufwendungen, sowie die Distanzfracht, d. h. den für die zurückgelegte Strecke entsprechenden Frachtlohn zu fordern. Fällt jedoch dem Frachtführer ein Verschulden zur Last, so macht er sich einmal haftpflichtig und sodann geht er sowohl des Ersatzes für die Aufwendungen als auch, wenn das Gut für eine Strecke befördert worden ist, der Distanzfracht verlustig. Im Falle einer teilweisen Beförderung des Gutes, kann man ihm höchstens einen Anspruch auf eventuelle Frachtersparnis oder einen Anspruch auf Herausgabe einer etwaigen Bereicherung zubilligen z. B. wenn infolge der Ortsveränderung eine Wertserhöhung des beförderten Gutes eingetreten sein sollte.

---

§ 6.

Beweis der Haftung.

Für die Frage der Beweislast gilt im einzelnen folgendes: Der Kläger hat den Klaggrund zu beweisen. Klaggrund ist die Summe der den Rechtschutzanspruch erzeugenden Tatsachen. Klagt der Absender oder Empfänger aus dem Frachtvertrage wegen Schadenersatzes, so hat er einmal die Existenz des Frachtvertrages und sodann die Tatsache des Verlustes, der Beschädigung oder der Verspätung als den Klaggrund zu substantiieren und zu beweisen. Die das Klagfundament erzeugenden Tatsachen sind demnach:

1. Dass ein Frachtvertrag abgeschlossen worden ist;
2. dass das Gut verloren gegangen oder beschädigt worden, oder dass es nicht rechtzeitig abgeliefert worden ist;

3. dass der Verlust wie die Beschädigung in der Zeit der Annahme bis zur Ablieferung entstanden sind;

4. dass durch den Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung ein Schaden entstanden ist.

Nicht zu beweisen braucht der Geschädigte, dass den Frachtführer ein Verschulden trifft.

a) Beweis des Absenders. In erster Linie hat also der Absender den Nachweis des abgeschlossenen Frachtvertrages zu erbringen. Ist dieser durch blosse mündliche Vereinbarung zwischen Absender und Frachtführer zustande gekommen,[1] so kann sich der Absender, wenn z. B. Zeugen bei Abschluss des Vertrages zugegen gewesen sind, dieser als Beweismittel bedienen, andernfalls muss er die übrigen Beweismittel der CPO. gebrauchen. Ist aber der Frachtvertrag schriftlich fixiert oder ein Frachtbrief aufgestellt worden, so erbringen diese Urkunden den Beweis über den abgeschlossenen Vertrag. Der Frachtbrief beweist Abschluss und Inhalt des Vertrages. Seine Beweiskraft bemisst sich nach den allgemeinen Grundsätzen der CPO. und kann, je nachdem, ob daneben noch andere Vereinbarungen getroffen sind oder Vermerke auf dem Briefe stehen,[2] stärker oder geringer sein. Eingeschränkt wird die Beweiskraft z. B. wenn der Frachtführer auf dem Frachtbrief vermerkt hat: „wegen Andrangs nicht gewogen".[3]

Weiterhin hat der Kläger zu beweisen, dass das Gut dem Empfänger überhaupt nicht oder in schlechterem Zustande oder verspätet abgeliefert worden ist.

Zum Nachweise des bei Verlust und Beschädigung entstandenen Schadens hat der Kläger obendrein noch darzutun, „dass das Gut dem Frachtführer unversehrt übergeben worden ist bezügl. dass es im Momente der Empfangnahme in demjenigen Zustande gewesen sei, in welchem es nach Inhalt des Frachtvertrages zur Aufgabe gekommen ist und seine Ablieferung nach beendetem Transporte zu verlangen war."[4] Ferner hat der Kläger noch nachzuweisen, dass

---

[1] Bei zahlreichen Frachtverträgen des täglichen Lebens werden nach der Verkehrssitte Frachtvertragsurkunden oder Frachtbriefe überhaupt nicht ausgestellt, ja es würde sogar der Absender sehr erstaunt sein, wenn z. B. ein Dienstmann bei Beförderung eines Koffers die Ausstellung eines Frachtbriefes verlangen würde.

[2] cf. hierzu auch ROHG, 8, 196;

[3] cf. Staub § 426, Anm. 3 (S. 1852).

[4] Eger I. S. 233;

Verlust und Beschädigung in der Zeit zwischen der Annahme und der Ablieferung des Gutes entstanden sind.

Schliesslich muss der Kläger noch den Nachweis dafür erbringen, dass zwischen dem Verlust und der Beschädigung sowie der Verspätung einerseits und dem Schaden andererseits ein Kausalzusammenhang besteht. Ist eines der genannten Ereignisse eingetreten, so wird sich in der Regel ohne weiteres ergeben, dass der entstandene Schaden in ursächlichem Zusammenhange mit dem Verlust, der Beschädigung oder der Verspätung steht. Dies braucht jedoch nicht immer der Fall zu sein. Man denke beispielsweise an folgenden von Düringer-Hachenburg angeführten Fall: Es hat ein Teilverlust an dem Gute stattgefunden, aber vor der Ablieferung ist der ganze Transport durch ein Ereignis vernichtet worden, für das der Frachtführer nicht einzustehen hat, es ist z. B. im Sturm das Schiff mit dem Gute gesunken. Infolge dieses späteren Ereignisses, das natürlich auch den schon vorher verlorenen Teil des Gutes vernichtet hätte, wird der Kausalzusammenhang zwischen Verlust und Schaden gelöst.[1]

Ein weiteres Tatsachenmaterial hat der Kläger nicht zu erbringen und zu beweisen, insbesondere braucht er nicht auch die Ursachen des Verlustes, der Beschädigung und der Verspätung darzulegen. Hier setzt die Pflicht des Frachtführers ein, sich zu exculpieren.

b) Exculpationsbeweis des Frachtführers.

Hat der Kläger der ihm obliegenden Beweispflicht genügt, so muss der Frachtführer seinerseits beweisen, dass er bei Ausführung der durch den Frachtvertrag begründeten Verpflichtungen die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers beobachtet hat; gelingt es ihm, den Nachweis zu erbringen, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung auf Umständen beruhen, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten, so befreit er sich von seiner Haftung. —

Es soll zunächst der Begriff „Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers" erörtert werden. Während das Gesetz an anderen Stellen die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns (Agent § 84, Kommissionär § 384 und Spediteur § 408) verlangt, hat der Frachtführer seine Verpflichtungen mit der Sorgfalt eines ordentlichen

[1] Düringer-Hachenburg § 429, Note II. 4 (III. S. 554)

Frachtführers auszuführen. Hierdurch wird eine sachliche Verschiedenheit der beiden Begriffe nicht begründet;[1] der Begriff eines ordentlichen Kaufmannes wird lediglich konkretisiert, da es im Leben nur Gewerbetreibende bestimmter Art wie Frachtführer, Schiffer gibt.[2]

Die Sorgfalt, die der Frachtführer zu beobachten hat, ist nicht die, die er in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt, sondern die, welche nach den im Frachtverkehr üblichen Grundsätzen bei analogen Geschäften und unter gleichen Umständen angewendet zu werden pflegt.[3] Die Sorgfalt ist daher nicht nach dem persönlichen Massstabe des betreffenden Frachtführers zu bemessen, sondern ganz objektiv nach einem allgemeineren, im Frachtverkehr üblichen. Dies schliesst jedoch nicht die Berücksichtigung des einzelnen Falles aus; man wird immerhin in gewissem Masse die individuelle Lage des Einzelnen beachten und einen hierbei konkreten Massstab, nämlich den der Art und des Umfanges seines Gewerbes anlegen müssen; so wird man einen anderen Massstab der Sorgfalt anzulegen haben bei einem grossen Transportunternehmen, als bei einem gewöhnlichen Dienstmann. Bei Berücksichtigung der Umstände des einzelnen Falles wird man insbesondere auch zu prüfen haben, ob in concreto unter den gegebenen Verhältnissen jeder andere Frachtführer von der Art des Verpflichteten ebenso gehandelt haben würde und hiernach entscheiden müssen, ob die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers angewendet worden ist.

Bestreitet nun der Frachtführer seine Schadenersatzpflicht, so hat er seinerseits — wie schon erwähnt — darzulegen und zu beweisen:

1. Die Umstände, die für den Eintritt des Verlustes, der Beschädigung und der Verspätung ursächlich gewesen sind und
2. im Anschluss hieran, dass diese Umstände trotz der Betätigung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers unabwendbare waren.

ad 1; Erhebt der Kläger einen Vorwurf bestimmter Art über die Entstehung des Schadens nicht, so kann sich der Frachtführer

---

[1] Staub § 429 Anm. 12 (II. S. 1861),

[2] analog sind die Ausdrücke beim Verfrachter, Rheder, Schiffer. Das Gesetz redet von der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters, Rheders, Schiffers.

[3] Eger I. S. 345/46.

„nicht etwa schon durch eine allgemeine Berufung auf sorgsames Verhalten“ von seiner Verantwortlichkeit befreien,[1] sondern er muss den tatsächlichen Verlauf des Transportes sowie sein und seiner Leute Verhalten darlegen und mit Bezug auf diese Umstände nachweisen, dass er die erforderliche Sorgfalt geübt habe; es wird sich also der Beweis hauptsächlich auf die Anwendung der erforderlichen Sorgfalt bezüglich der Beförderungsmittel, der Beförderungszeit und der bei der Beförderung nötigen Handlungen des Frachtführers erstrecken. Dieser Pflicht der genauen Darstellung des ganzen Transportes wird aber der Frachtführer auch dadurch nicht enthoben, dass der Kläger die Entstehung des Schadens auf die Versäumung eines bestimmten Umstandes gründet.[2] Mittelbar kann sich der Frachtführer dadurch entlasten, dass er nachweist, dass der Schaden auf eine andere als eine bestimmt von ihm nicht verschuldete Ursache nicht zurückgeführt werden kann.[3] Bleiben jedoch die Schadensursachen unaufgedeckt, so ist der dem Frachtführer obliegende Exculpationsbeweis als misslungen anzusehen und er kann seine Haftung auch nicht durch den Nachweis einer im Allgemeinen sorgfältigen Behandlung des Gutes abwenden.[4] Nur ausnahmsweise wird er — in besonders klaren und durchsichtigen Fällen — bei unaufgeklärter Schadensursache dann von der Haftung als befreit angesehen werden können, wenn ihn hinsichtlich aller möglichen Ursachen offenbar ein Verschulden nicht trifft.[5]

ad 2. Soll also der Exculpationsbeweis des Frachtführers von Erfolg begleitet sein, so müssen die den Schaden herbeiführenden Umstände trotz der Anwendung der erforderlichen Sorgfalt unabwendbare sein. Waren aber gewisse Umstände voraussehbar und musste mit ihnen gerechnet werden, so hat der Frachtführer zu beweisen, dass der Schaden eingetreten ist, obwohl er dem konkreten Falle angepasste Vorkehrungen getroffen hat, die den drohenden Schaden abzuwenden oder zu verringern geeignet waren.[6] Gelingt ihm dieser Beweis nicht, so haftet er. Ohne weiteres wird der

---

[1] cf. Denkschrift S. 212.

[2] cf. Düringer-Hachenburg § 429 Note V (III S. 556)

[3] J. W. 06, 814.

[4] Düringer-Hachenberg § 429 V. h, (III. S. 559) Staub § 429, 13 II. S. 1861 (a. M. Staub 6./7. Auflage § 429, 17.).

[5] J. W. 07, 368 S. 17.

[6] Vgl. hierzu auch die Ausführungen des ROHG. 20 S. 124/125.

Frachtführer von der Schadenersatzpflicht befreit, wenn er nachweist, dass der Schaden durch höhere Gewalt, natürliche Beschaffenheit des Gutes oder nichterkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist. Natürlich ist der Frachtführer im Gegensatz zum alten Handelsgesetzbuch für seinen Exculpationsbeweis bei weitem nicht mehr auf diese Befreiungsgründe — wenngleich sie auch jetzt noch die praktisch wichtigsten bleiben werden — beschränkt.

Beweist der Frachtführer, dass den Absender ein konkurrierendes Verschulden trifft, so kann dies zu einer Milderung ja sogar zu einem Ausschluss der Haftung des Frachtführers führen (hierüber cf. unten § 7). Kann er jedoch nachweisen, dass der Schaden ausschliesslich durch ein Verschulden des Absenders oder seiner Leute entstanden ist, so tritt unter allen Umständen eine Haftungsbefreiung ein; das gleiche gilt bei einem Verschulden des Empfängers, soweit dieser nach §§ 434, 435 zu Massregeln und Weisungen dem Frachtführer gegenüber befugt ist. Ein Verschulden des Absenders ist z. B. darin zu finden, dass er die gefährliche Beschaffenheit des Gutes verheimlicht oder dass er Vertragsbestimmungen verletzt hat.[1]

Nicht zu exkulpieren vermag sich jedoch der Frachtführer durch den Nachweis, dass der Schaden durch ein Verschulden seiner Leute herbeigeführt ist (hierüber cf. unten § 11).

---

§ 7.

Milderung bezw. Ausschluss dieser Haftung.

1) Nach Handelsrecht.

In § 429 Abs. 2 statuiert das Gesetz eine Ausnahme von der in Absatz 1 dieses Paragraphen aufgestellten Regel. Es handelt sich hier um die Frage, unter welchen Voraussetzungen ein an sich begründeter Schadensersatzanspruch infolge des Verhaltens des Beschädigten wegfällt. Es haftet nämlich der Frachtführer für den Verlust oder die Beschädigung von Kostbarkeiten, Kunstgegenständen, Geld- und Wertpapieren nur dann, wenn ihm die Beschaffenheit oder der Wert des Gutes bei der Uebergabe zur Beförderung angegeben worden ist.

[1] RG. 15 S. 151.

Für die verspätete Ablieferung dieser Gegenstände ist — da sie in Absatz 2 des genannten Paragraphen nicht erwähnt ist — eine solche Ausnahmebestimmung nicht getroffen worden; der Frachtführer haftet bei Versäumung der Lieferzeit auch bei Nichtangabe des Wertes nach den gewöhnlichen Rechtsgrundsätzen.

Die Ausnahmebestimmung des § 429 Abs. 2 ist eine Forderung der Billigkeit. In Fällen, wo es sich um Güter von ausserordentlich hohem Werte handelt, muss man dem Frachtführer billiger Weise zugestehen, sich über den Wert des Beförderungsgutes und die evtl. entstehende Höhe des Schadens zu vergewissern und ihm so die Möglichkeit geben, entweder die Beförderung abzulehnen oder mit einer entsprechend erhöhten Sorgfalt den Transport auszuführen. [1]

Bei vier bestimmten Gattungen von Wertsachen also findet § 429 Abs. 2 Anwendung, es muss sich um Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Geld oder Wertpapiere handeln; andere an sich auch noch so wertvolle Sachen kommen in § 429 Abs. 2 nicht in Betracht. Die Frage, was alles unter den Begriff Kostbarkeit fällt, ist von Wissenschaft und Praxis beantwortet worden. Unter Kostbarkeiten sind alle Gegenstände zu verstehen, deren Wert im Verhältnis zu ihrem Volumen und Gewicht ganz besonders hoch erscheint. Hierbei ist es völlig belanglos, ob die Bearbeitung oder der Rohstoff oder die Seltenheit oder der historische Wert dem Gegenstande den hohen Wert verleihen. Der Ausdruck Kostbarkeit umfasst — wie das Reichsgericht in Band 13 S. 38 sagt — nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauche nicht bloss die Gegenstände, deren Stoff sie besonders wertvoll macht sog. Pretiosen z. B. Perlen, Gold, Edelsteine, sondern auch die Sachen, die wegen ihrer Form, ihres Alters oder ihrer Seltenheit einen besonderen Wert erlangt haben.

Der Begriff „Kunstgegenstände“ ist nach der Verkehrssitte zu bestimmen. [2] Bei Kunstgegenständen handelt es sich nicht um besonders kostbare Gegenstände, sondern lediglich um solche, die einen Kunstwert repräsentieren. In der Regel wird man hierher nur rein künstlerische zu rechnen haben, doch lässt sich eine feste Grenze nicht ziehen. Es gehören hierher Erzeugnisse der plastischen Kunst,

---

[1] cf. Lutz S. 4717 (Protokolle).
[2] Cosack S. 442, § 119 I.

Oelgemälde, Aquarelle, künstlerische Photographien. Ueber die Frage, ob kunstgewerbliche Gegenstände darunter zu rechnen sind, sind die Ansichten geteilt. Lehmann-Ring [1] bejahen die Frage, während Düringer-Hachenburg [2] sie verneinen. — Man wird auch hier im konkreten Falle zu prüfen haben, ob dem kunstgewerblichen Erzeugnis ein wirklicher Kunstwert innewohnt oder nicht und je nach dem zu entscheiden haben.

Unter Geld sind hier alle Arten von Münzen des In- und Auslandes zu verstehen, mögen sie aus Gold, Silber, Nickel oder Kupfer geprägt sein. Da das Gesetz schlechthin von Geld redet, so hat man ferner in- wie ausländisches Papiergeld unter den Begriff zu subsumieren. Nach der herrschenden Meinung [3] kann ausser Kurs gesetztes Geld nicht als Geld in Frage kommen, sondern höchstens zufolge seines hohen inneren Wertes als Kostbarkeit angesehen werden.

Schliesslich ist noch bezüglich der Wertpapiere die Ausnahmebestimmung des § 429 Abs. 2 getroffen. Der Begriff Wertpapiere ist hier nicht in dem Sinne des § 1 HGB. auszulegen, sondern weiter zu fassen. „Wertpapiere sind hier alle Urkunden die entweder Wertträger sind oder zum Beweise von Rechten dienen“ [4]; allerdings müssen sie im letzteren Falle, nämlich soweit sie den Anspruch nicht verkörpern, für die Geltendmachung desselben unmittelbar ausgestellt sein wie z. B. ein Schuldschein, ein Hypothekenbrief, eine Anweisung. Urkunden aber, aus denen nur vermöge Schlussfolgerung das Bestehen des Rechtes sich ergibt, sind auch hier nicht unter Wertpapiere zu rechnen. Die eben gegebene an Düringer-Hachenburg sich anlehnende Auslegung erscheint im Hinblicke auf den Zusammenhang, in dem in § 429 Abs. 2 von Wertpapieren die Rede ist und im Hinblick auf die Tendenz der Bestimmung, als die allein richtige.

Erwähnt sei noch, dass die Auslegung des Begriffes Wertpapier nicht unbestritten ist; er wird sowohl weiter als auch enger interpretiert. So wollen v. Hahn [5] und mit ihm Eger [6] den Begriff,

---

[1] Lehmann-Ring § 429 Note 9b (II S. 326).
[2] Düringer-Hachenburg § 429, VIb (III. S. 560);
[3] Düringer-Hachenburg § 429 VIc (III S. 560|61); Makower § 429 IIIa 3 (S. 1510) Staub § 429 Anm. 20 (II S. 1862); a. M. Lehmann-Ring § 429 No. 9c (II 326).
[4] Düringer-Hachenburg § 429 VIc (III S. 560|61).
[5] v. Hahn II § 7;
[6] Eger I S. 296;

„der verschiedenen Rechtsbegriffe umfasse", zwar ebenfalls im weitesten Sinne genommen wissen, schliessen aber „alle Dokumente, die lediglich zum Beweise und zur Legitimation dienen," hiervon aus. Nach Lehmann-Ring hingegen umfassen Wertpapiere auch Beweisdokumente von Wert.[1]

Angabe der Beschaffenheit oder des Wertes. — Wenn nach § 429 Abs. 2 der Frachtführer nur haftet, „falls ihm diese Beschaffenheit oder der Wert des Gutes bei der Uebergabe zur Beförderung angegeben worden ist" so ist aus dem Worte „oder" zu entnehmen, dass die Angabe der Beschaffenheit und des Wertes zugleich nicht erforderlich ist. Wenngleich aber alternativ die eine oder die andere Angabe genügt, so ist hiermit noch nicht gesagt, dass die beiden Begriffe einander gleichwertig sind. So wird die Angabe des Wertes aus praktischen Gründen zweckdienlicher sein, weil hierdurch einesteils der Frachtführer auf den hohen Wert des Transportgutes aufmerksam gemacht wird und weil andernteils dem Absender im Falle eines Verlustes des Gutes der Nachweis des Wertes erleichtert wird. Diese beiden Vorteile fallen weg, wenn der Absender die Angabe der Beschaffenheit wählt. Bei der Angabe der Beschaffenheit genügt es, wenn das Gut als Kostbarkeit, Kunstgegenstand usw. deklariert ist; eine detailliertere Angabe wie Platin, Gold ist nicht nötig, natürlich aber zulässig. Nur in dem Falle, wo nicht alle einer bestimmten Gattung angehörenden Sachen nach der Verkehrsitte unter den Begriff der Kostbarkeiten u. s. w. fallen, ist eine detailliertere Angabe notwendig. [2]

Die Angabe kann schriftlich, mündlich, telegraphisch oder in sonst verkehrsüblicher Weise erfolgen. An eine bestimmte Form ist sie nicht gebunden, wenngleich sie meistens schriftlich und zwar in dem Frachtbriefe selbst gemacht werden wird. Auf jeden Fall muss sie aber deutlich und ausdrücklich und zwar gegenüber dem Frachtführer geschehen. Erlangt der Frachtführer auf indirektem Wege z. B. durch einen dritten Kenntnis von der Beschaffenheit oder dem Werte des Gutes, so genügt dies zur Begründung seiner Haftung ebensowenig, wie wenn er persönlich den Wert oder die Beschaffenheit

---

[1] Lehmann-Ring § 429 No 9 d (II S. 326).
RG. 7, 126.

kannte.[1] Die Angabe muss ferner vollständig gemacht werden, eine nicht vollständige ist einer nicht erfolgten gleichzusetzen.[2]

Die Angabe kann nur bis zu einem gewissen Zeitpunkte erfolgen; sie muss nämlich nach dem Gesetz „bei der Uebergabe" zur Beförderung geschehen. Dies bedeutet jedoch lediglich, dass sie spätestens bei der Uebergabe erfolgen muss[3] und nicht nach der Uebergabe geschehen darf; sie kann z. B. bei oder nach Abschluss des Frachtvertrages gemacht werden. Der Grund dieser Bestimmung ist: es soll der Frachtführer nicht der Möglichkeit beraubt werden, Vorkehrungen besonderer Art für den Transport eines wertvollen Gutes zu treffen oder, falls die Angabe bei Abschluss des Vertrages gemacht wird, die Uebernahme und die Beförderung des Gutes überhaupt abzulehnen.

Ihrer juristischen Konstruktion nach ist die Angabe eine einseitige, empfangsbedürftige Willenserklärung.

Ist aber die Angabe des Wertes oder der Beschaffenheit unterblieben oder nicht ordnungsgemäss geschehen, so ist die Folge dieser Nichtangabe, dass eine Haftung des Frachtführers aus dem Frachtvertrage vollständig fortfällt. Auch in dem Falle, wo ihm ein vorsätzliches oder fahrlässiges Handeln zur Last fällt, wird für ihn eine Haftung nicht begründet. Eine solche kann man hier auch nicht auf Grund von § 430 Abs. 3 konstruieren, denn dieser Paragraph, der die Höhe des Schadens regelt, verschärft bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit ja bloss die Haftung, falls deren Voraussetzungen schon vorhanden sind, an denen es hier eben fehlt.[4] — Eine Haftung des Frachtführers wegen Vorsatzes und grober Fahrlässigkeit kann nur durch unerlaubte Handlung begründet werden.

Der vollständige Ausschluss der Haftung des Frachtführers aus dem Vertrage hat seinen Grund in der Annahme, dass der Frachtführer bei erfolgter Angabe die durch den Wert des Gutes bedingten Vorsichtsmassregeln ergriffen hätte und dass durch diese der Verlust oder die Beschädigung vollständig verhindert worden wären.[5]

So gerechtfertigt die Bestimmung des § 429 Abs. 2 einerseits auch sein mag, so kann man sich doch andererseits der Ansicht

---

[1] Staub § 429 Anm. 23 (II. S. 1863); anderer Meinung jedoch Cosack § 119 I b S. 442.

[2] Düringer-Hachenburg III S. 561 VII.

[3] Staub § 429 Anm. 21 (II. S. 1862); Makower § 429 III b 3 (II S.1510|11).

[4] ROHG. 8, 271; RG. 13, 38.

[5] Lutz S. 2299.

nicht verschliessen, dass von dem Gesetz hier ein etwas einseitiger Standpunkt eingenommen wird, der unter Umständen zu sehr bedenklichen Konsequenzen führen kann; man denke beispielsweise an den Fall, dass der Frachtführer den Wert des Gutes nicht vom Absender, sondern indirekt von einem Dritten erfährt!

Da der Frachtführer nach § 431 das Verschulden seiner Leute nur in dem Umfange zu vertreten hat, wie sein eigenes, so besteht bei Unterlassung der Deklaration auch für deren schädigende Handlungen eine Verpflichtung zum Schadenersatze aus dem Frachtvertrage nicht. Wohl aber kann auf Grund eines ausserhalb des Frachtvertrages entstandenen Rechtsverhältnisses (unerlaubte Handlung) ein Schadenersatzanspruch gegen den Frachtführer geltend gemacht werden. Gelingt es ihm jedoch, sich nach § 831 BGB. zu exculpieren, so ist er von jeder Haftung frei.

Bei Beantwortung von 2 der soeben erörterten Fragen vertritt einen anderen Standpunkt Staub. Nach seiner Ansicht kann man dem Frachtführer bei unterlassener Deklaration weder für Vorsatz oder Fahrlässigkeit seiner Leute noch für eine Fahrlässigkeit (wohl aber für Vorsatz!) seinerseits eine Haftung auferlegen, „denn insoweit sei auch ein Anspruch aus unerlaubter Handlung durch die Bestimmung unseres Paragraphen ausgeschlossen, dessen Absicht eben dahin gehe mit Rücksicht auf die Höhe des Schadens jeden Anspruch auf Schadensersatz wegen mangelnder Sorgfalt des Frachtführers zu verweigern, wenn er nicht auf den hohen Wert des Gutes aufmerksam gemacht worden ist.“ [1] Dieser von Staub hier vertretenen Ansicht kann man nicht beistimmen. Wenn zugegeben wird, dass die legislatorische Tendenz darauf gerichtet ist, die rechtliche Stellung des Frachtführers zu verbessern, so kann es doch der Absicht des § 429 Abs. 2 nicht entsprechen, in den genannten Fällen auch die Haftung wegen der Ansprüche aus unerlaubter Handlung auszuschliessen. Mit einer derartigen, dem Frachtführer günstigen Auslegung des Paragraphen würde man doch der Willkür Tür und Tor öffnen.

Ist nun aber die Wert- oder Beschaffenheitsangabe ordnungsgemäss erfolgt, so hat der Frachtführer den durch Beschädigung oder Verlust des Gutes entstandenen Schaden zu ersetzen. Der Ersatzberechtigte hat den Beweis der Schadenshöhe zu erbringen. Dieser

---

[1] Staub § 429 Anm. 24 (II. S. 1863).

Beweis ist ihm im Falle der Angabe des Wertes zwar erleichtert, er ist aber durch sie gebunden und kann einen höheren Schaden nicht geltend machen. Gelingt es andererseits dem Frachtführer nachzuweisen, dass ein zu hoher Wert des Gutes angegeben ist, so haftet er nur in der Höhe des wirklichen Wertes. Schliesslich wird er durch den Beweis, dass er die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers angewendet hat, ganz von seiner Haftung nach § 429 Abs. 1 befreit.

2. Nach bürgerlichem Recht.

Während unter den eben erörterten Voraussetzungen nach den Vorschriften des HGB. ein Ausschluss der Haftung des Frachtführers möglich ist, so kann weiterhin sowohl nach den subsidiär geltenden Vorschriften des BGB. als auch kraft Parteiwillkür eine Milderung bezüglich Ausschluss der Haftung eintreten.

a) So wird nach BGB. ipso jure diese Haftung aufgehoben bezüglich gemildert in allen den Fällen, wo ein Mitverschulden des Beschädigten vorliegt oder wo der Empfänger in Annahmeverzug geraten ist.

aa) Um eine Einschränkung oder einen Fortfall der Haftung des Frachtführers durch ein Mitverschulden des Beschädigten herbeizuführen, müssen die Voraussetzungen des § 254 BGB. vorliegen. Hiernach ist einmal erforderlich, dass durch das Verhalten des Beschädigten die Entstehung des Schadens mitverursacht worden ist und sodann, dass diese Mitverursachung eine schuldhafte gewesen ist.[1] Bei Beantwortung der Frage, wer den Schaden vorwiegend verursacht hat, d. h. welchem Teile die Hauptursache des Schadens zufällt, soll nicht lediglich die Schwere des beiderseitigen Verschuldens, sondern vorzugsweise das Kausalverhältnis massgebend sein,[2] denn es handelt sich in § 254 weniger um eine Kulpacompensation, um eine Schuldaufrechnung, als vielmehr um ein Abwägen der mitwirkenden Ursachen.[3] Insbesondere ist nach § 254 Abs. 2 ein ursächlich mitwirkendes Verschulden des Absenders darin zu erblicken, dass er den Frachtführer auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens nicht hinwies, den dieser weder kannte noch kennen

[1] Cosack, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts S. 329.
[2] Protokoll I. 300 (BGB.).
[3] von Staudinger § 254.

musste oder wenn der Absender unterliess, den Schaden abzuändern oder zu mildern.

Ein Mitverschulden der Erfüllungsgehilfen des Absenders steht dessen eigenem Mitverschulden gleich, da nach § 254 Abs. 2 Satz 2 § 278 BGB. entsprechende Anwendung findet.

bb) Von wesentlicher Bedeutung für die Beendigung der Haftung des Frachtführers aus § 429 HGB. ist weiterhin der Fall, wo der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert. Durch diese Annahmeverweigerung gerät er in Annahmeverzug. Während desselben wird die Haftung des Frachtführers bedeutend gemildert: er hat jetzt nach § 300 BGB. nur noch Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit zu vertreten. Wird ferner nach Eintritt des Annahmeverzuges dem Frachtführer die Ablieferung des Gutes an den Empfänger durch einen Umstand, den er nicht zu vertreten hat, unmöglich, so wird er völlig haftfrei, behält seinerseits aber den Anspruch auf die Fracht. Dies ergibt sich, da auf den Frachtvertrag als Werkvertrag die Normen über die gegenseitigen Verträge Anwendung finden, aus § 324 Abs. 2 BGB. Schliesslich sind noch nach Eintritt des Annahmeverzuges die Bestimmungen des § 644 Abs. 1 BGB. zu berücksichtigen. Hiernach geht während des Verzuges die Gefahr für den zufälligen Untergang und für die zufällige Verschlechterung auf den Empfänger über.

b) Da die Bestimmungen des § 429 HGB. — wie schon des öfteren erwähnt wurde — dispositiver Natur sind d. h. nur insoweit in Anwendung kommen, als die Parteien nicht besondere Vereinbarungen getroffen haben, so kann schliesslich noch durch Vertrag die Haftung des Frachtführers gemildert oder gänzlich ausgeschlossen werden. Inwieweit derartige Vereinbarungen zulässig sind, bestimmt sich nach den §§ 276 und 278 BGB. Hiernach kann vereinbarungsgemäss der Frachtführer selbst für den Fall der groben Fahrlässigkeit der Haftung enthoben werden. Nur für vorsätzliches Handeln kann nach § 276 Abs. 2 BGB. dem Frachtführer für seine Person die Haftung im Voraus nicht erlassen werden, eine dahingehende nachträgliche Vereinbarung ist natürlich möglich. Handelt es sich dagegen um Haftung des Frachtführers für seine Leute, so kann nach § 278 Satz 2 im Voraus vereinbart werden, dass dieser von jeder Haftung selbst für deren vorsätzliches Handeln befreit ist.

Den Parteivereinbarungen ist jedoch insofern eine Grenze gezogen, als Verabredungen, in denen ein Verstoss gegen die guten Sitten gefunden werden kann, nach § 138 BGB. nichtig sind.

---

§ 8.

Umfang der Haftung.

Während nach bürgerlichem Recht (§ 249) der zum Schadensersatz Verpflichtete prinzipiell zur Naturalrestitution verpflichtet ist, kann diese auf Grund des Frachtvertrages — mit Ausnahme der verspäteten Lieferung — einerseits niemals gefordert werden und sie braucht andererseits von dem Berechtigten niemals angenommen zu werden, denn das Handelsgesetzbuch selbst regelt ausschliesslich, wie Schadensersatz zu leisten ist. Der ersatzpflichtige Frachtführer hat nämlich den Berechtigten stets durch Ersatz des Wertes zu entschädigen. In § 430 HGB. sind nun die Vorschriften über die Schadensersatzhöhe bei Verlust und Beschädigung in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung des Gutes sowie über die erhöhte Ersatzverpflichtung des durch Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit des Frachtführers herbeigeführten Schadens niedergelegt. Unberücksichtigt ist also in diesem Paragraphen der Fall der verspäteten Lieferung gelassen worden. Es muss hier voller Schadensersatz nach den allgemeinen Regeln des bürgerlichen Rechtes geleistet werden. Zu welch' eigenartigem Ergebnis dies unter Umständen führen kann, ist schon oben angedeutet worden. Die Bestimmungen über Vertragstrafen wegen verspäteter Lieferung, die im alten Handelsgesetzbuch in Artikel 398, 399 behandelt waren, sind, weil durch die §§ 339—41, 285 BGB. entbehrlich, in das neue Handelsgetzbuch nicht aufgenommen worden.

Die Voraussetzungen für die Anwendung des § 430 Abs. 1 sind einmal, dass auf Grund des Frachtvertrages (nach § 429 HGB.) die Ersatzverpflichtung begründet, ferner dass der Ersatz wegen gänzlichen oder teilweisen Verlustes geschuldet werden muss und schliesslich dass infolge des Verlustes ein Schaden entstanden sein muss. Während nun über die beiden ersten Punkte in der Literatur Einigkeit herrscht, sind die Ansichten über das Erfordernis des Vor-

handenseins eines Schadens geteilt. Staub[1] sagt hierzu, dass der gemeine Wert des verlorenen Gutes vom Frachtführer unter allen Umständen, auch wenn dem Abender ein geringerer Schaden entstände, zu ersetzen sei. Bis hierher stimmen wir mit der von ihm vertretenen Ansicht überein, wenn er aber fortfährt: „konsequenterweise muss dies auch angenommen werden, wenn dem Absender gar kein Schaden erwachsen ist, wenn etwa dem Spediteur gegenüber, welcher der Absender und somit anspruchsberechtigt ist, der Versender auf jeden Ersatz verzichtet hatte", so kann man dieser weiteren Ausführung nicht beipflichten, denn von dem Ersatze eines Schadens kann man doch nur dann reden, wenn tatsächlich auch ein Schaden entstanden ist. Und nur für den Fall, dass ein Schaden vorhanden ist, dass also der Grund des Schadensersatzanspruches feststeht, will das Gesetz in § 430 die ersatzmässige Höhe des Schadens regeln. In dem von Staub angeführten Beispiele würde der Absender eine auf Kosten des Frachtführers gehende grundlose Bereicherung erfahren. Eine derartige Auslegung entspricht jedoch nicht der Absicht des Gesetzes. Der Gesetzgeber hat in § 430 HGB. doch lediglich die Entschädigungsfrage (unabhängig vom BGB.) regeln wollen, keinesfalls aber für die Fälle, wo ein Schaden nicht entstanden ist, eine Ersatzpflicht konstruieren wollen[2] Makower vertritt bei Beantwortung der soeben erörterten Streitfrage die Ansicht Staubs.[3]

a) Bei Verlust:

Sind nun die Haftungsvoraussetzungen gegeben, so kann nicht der volle Schadensersatz, sondern nur ein vom Gesetz begrenzter geltend gemacht werden. Es hat nämlich bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Gutes der Frachtführer den gemeinen Handelswert und in dessen Ermangelung den gemeinen Wert zu ersetzen, den ein Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Ablieferung in dem Zeitpunkte hatte, in dem die Ablieferung zu bewirken war.

Der gemeine Wert des Gutes ist im Gegensatze zu dem ausserordentlichen Werte derjenige, den eine Sache objectiv für jedermann hat, der Wert, der unter normalen Verhältnissen dem

---

[1] Staub § 430, Anm. 4 (II. S. 1864|65).
[2] cf. Düringer-Hachenburg § 430, II 1 (III. S. 563);
[3] Makower § 430, II a (II. S. 1513).

Preise entspricht, für den der Beschädigte Waren gleicher Art und Beschaffenheit sich verschaffen kann. Ihm gegenüber steht — wie schon erwähnt — der ausserordentliche Wert d. h. der Gebrauchswert eines Gutes für bestimmte Personen unter gewissen Umständen. Schliesslich ist noch verschieden von dem gemeinen Werte der Affectionswert, d. i. der Wert, der jedes objectiven Massstabes entbehrt und sich ohne Rücksicht auf den wirtschaftlichen Nutzen nur nach der individuellen Neigung des Einzelnen bemisst. Im Verkehr findet der gemeine Wert eines Gutes in dem Durchschnittspreise seinen Ausdruck.

Der gemeine Handelswert ist derjenige Wert, den ein Gut im Handelsverkehr hat. Von Handelswert kann man also nur dann reden, wenn ein Gut einen regelmässigen Gegenstand des Handels bildet. Der Handel mit Gütern findet vorwiegend auf dem Markt oder auf der Börse statt, es wird daher in der Regel der Handelswert im Markt- oder Börsenpreis seinen Ausdruck finden. Die Protokolle zum HGB. unterscheiden zwischen Handelswert und Marktpreis. Ein Vorschlag statt „gemeinen Handelswert" „Marktpreis" zu setzen, wurde abgelehnt. In den Protokollen ist der Unterschied zwischen Handelswert und Marktpreis besonders im Hinblick darauf gemacht, weil nicht jede Ware einen Marktpreis habe.[1] Zu dieser Begrenzung des Begriffes Marktpreis bemerkt Eger sehr richtig: Dass bei dem Begriffe „Marktpreis" nicht nur an den Preis auf dem Marktplatze selbst, sondern auch an jedem anderen Orte zu denken sei, wo regelmässig Ab- und Umsatz von Handelsgütern erfolgt, also auch an Börsen-, Mess-, Fabrik- und Ladenpreis.[2]

Für die Wertberechnung ist der Ort der Ablieferung zu Grunde zu legen; es kommt hierfür ebensowenig der Ort der Aufgabe in Betracht, wie die Stelle, wo unterwegs etwa der Verlust sich ereignet hat.

Hinsichtlich des Zeitpunktes der Wertberechnung ist der Moment massgebend, in dem die Ablieferung hätte erfolgen müssen. Dass Zeit und Ort der Ablieferung für die Berechnung entscheiden, hat seinen Grund darin, dass der Absender mit diesem Werte rechnete, als er das Gut dem Frachtführer zur Beförderung übergab[3]

[1] Protokolle S. 5095.
[2] Eger Art. 395.
[3] Staub § 430 Anm. 7 (II S. 1866); Düringer-Hachenburg § 430 Note III b, aa (III S. 566).

oder — wie es in der Denkschrift[1] heisst — dass wenigstens der Wert zu Grunde zu legen sei, der mit Rücksicht auf die Zweckbestimmung des Gutes für die Beteiligten der entscheidende ist.

Von diesen beiden Werten ist zunächst der gemeine Handelswert des Gutes zu ersetzen. Entgangener Gewinn oder ein besonderes Interesse des Absenders bezgl. Empfängers an dem Gute insbesondere der den gemeinen Handelswert übersteigende Gebrauchswert oder gar der Affectionswert des Gutes kommen nicht in Betracht.

In Ermangelung des gemeinen Handelswertes ist der gemeine Wert zu ersetzen. Hat das Gut auch keinen gemeinen Wert, so ist nichts zu ersetzen.

Von dem gemeinen Handelswerte beztl. von dem gemeinen Werte des Gutes ist der Frachtführer berechtigt, die infolge des Verlustes eingetretene Ersparnis an Zöllen, Kosten sowie Fracht abzuziehen. Diese Bestimmung rechtfertigt sich daraus, dass in dem Werte am Ablieferungsorte regelmässig die Beträge für Fracht und sonstigen Unkosten, wenn der Absender durch den Verkauf des Gutes am Ablieferungsorte einen Gewinn erzielen will, mit einberechnet sein müssen. Würde dieser Abzug dem Frachtführer nicht gestattet sein, so müsste er dem Absender mehr ersetzen, als dieser für das Gut verausgabt hätte.

Wenn das Gesetz von Zöllen, sonstigen Kosten und Fracht redet, so teilt es hiermit die Ausgabe des Absenders nur ein in Fracht sowie sonstige Kosten und führt als Beispiel der Kosten die Zölle an.

Die Fracht kann voll von dem gemeinen Handelswerte d. h. für die ganze Strecke der Beförderung und nicht etwa bloss für die Teilstrecke vom Verlustorte an abgezogen werden, da sie ja in diesem Werte vollständig enthalten ist. Hat der Frachtführer die Fracht im Voraus erhalten, so steht dem Absender gemäss §§ 812, 815 BGB. zwar ein Anspruch auf Rückgewährung der Fracht zu, er muss sie sich aber, da sie ja in Höhe des Wertes des Herausgabeanspruches erspart ist, gemäss § 430 HGB. in Abzug bringen lassen.[2] Praktisch wird dies darauf hinauskommen, dass der Frachtführer die Fracht behält, sie aber von dem gemeinen Handelswert beztl. gemeinen Wert nicht

---

[1] Denkschrift S. 213.
[2] Makower II § 430 II. 2 (S. 1514).

noch abziehen darf. Hat ein teilweiser Verlust eines Gutes stattgefunden, und ist dieser einem gänzlichen Verlust nicht gleich zu erachten, so kann ein entsprechender Teil der Fracht in Abzug gebracht werden.

Es erübrigt schliesslich noch, auf die nicht uninteressante Frage einzugehen, wie sich die Rechtsverhältnisse gestalten, wenn das verlorengegangene Gut sich wiederfindet und die Entschädigungssumme bereits bezahlt ist. Der Ersatzberechtigte ist natürlich trotz Zahlung der Entschädigungsumme nach wie vor Eigentümer des Gutes geblieben, denn in der Zahlung und Annahme der Entschädigungssumme ist kein Verzicht auf das Gut zu erblicken. Der Eigentümer hat also jetzt die Entschädigungssumme und kann obendrein das Gut noch verwerten. Nach Düringer-Hachenburg, Makower [1] kommt in solchem Falle dem Frachtführer § 255 BGB. zu gute, wonach er als der Ersatzverpflichtete einen Anspruch auf Abtretung der Ansprüche hat, die dem Ersatzberechtigten auf Grund des Eigentums an der Sache zustehen. Da die Anwendung dieses Paragraphen jedoch voraussetzt, dass dem Berechtigten voller Schadenersatz geleistet worden ist und da nun der nach § 430 Abs. 1 geleistete Ersatz in der Regel dem vollen Schaden nicht entsprechen wird, so wird der Frachtführer meist dem Berechtigten den Unterschied zwischen vollem Schadenersatz und der nach § 430 1 geleisteten Vergütung noch hinzuzahlen müssen. Wenn Staub [2] in diesem Falle sagt, dass der Frachtführer gemäss § 255 BGB. einen Anspruch auf Abtretung des Eigentums habe, so kann man dieser Rechtsauffassung nicht beipflichten; denn § 255 redet doch nur von Abtretung von Ansprüchen aus dem Eigentumsrechte nicht aber von einem Anspruch auf Abtretung des Eigentums selbst. Ein Anspruch auf Grund des Eigentums ist beispielsweise nach § 931 BGB. gegeben, wonach die Uebergabe einer Sache durch Abtretung des Anspruchs auf Herausgabe ersetzt wird. Mit der Abtretung dieses Anspruchs geht das Eigentum auf den Ersatzpflichtigen über. — Hat der Eigentümer die Sache wiedererlangt, so kommt man auch dann zu einem glatten Resultate, wenn man auf Grund ungerechtfertigter Bereicherung die Entschädigungssumme zurückverlangt; § 255 BGB. hat nur vor §§ 812 ff. den Vorteil, dass er dem Ersatzpflichtigen

[1] Düringer-Hachenburg § 430 No. III cc (S. 566|67); Makower § 430 II a (S. 1514).
[2] Staub § 430, Anm. 5 (II S. 1865).

sofort und nicht erst nach Wiedererlangung des Gutes einen Anspruch einräumt.

Der Absender beztl. der Empfänger haben als die Ersatzfordernden die Höhe des entstandenen Schadens zu beweisen; insbesondere haben sie auch das Bestehen des gemeinen Handelswertes oder des gemeinen Wertes nachzuweisen.

b) Bei Beschädigung.

Ist jedoch ein Verlust des Gutes nicht eingetreten, sondern ist das Gut nur beschädigt worden, so ist die Differenz zwischen dem Verkaufswerte des Gutes im beschädigten Zustande und dem gemeinen Handelswerte oder dem gemeinen Werte zu ersetzen, den das Gut ohne die Beschädigung am Orte und zur Zeit der Ablieferung gehabt haben würde.

Da beschädigtes Gut in der Regel nicht mehr gehandelt werden wird, es also einen Handelswert für gewöhnlich nicht hat, so redet das Gesetz hier von Verkaufswert. Verkaufswert ist derjenige Wert, den man bei einem Verkaufe des beschädigten Gutes tatsächlich erzielt oder nachweislich mit Bestimmtheit durch einen Verkauf erzielen würde, denn in dem Worte Verkaufswert liegt nicht ausgesprochen, dass tatsächlich ein Verkauf stattzufinden braucht. Es wird im Gegenteil gewöhnlich der Verkaufswert von den Parteien abstrakt d. h. ohne Verkauf festgestellt werden und, wenn es zu einer Einigung nicht kommen sollte, durch Sachverständige ermittelt werden.

Im Gegensatz zu § 430 Abs. 1 HGB. ist nicht der Ort, an dem und der Zeitpunkt, zu dem hätte abgeliefert werden müssen, massgebend, sondern der Ort und der Zeitpunkt der tatsächlichen Ablieferung.

Der Ersatzberechtigte kann also den Unterschied zwischen dem soeben erörterten Verkaufswerte und dem gemeinen Handels- beztl. gemeinen Werte in unbeschädigtem Zustande von dem Frachtführer fordern. Jedoch nicht mehr. Insbesondere hat er nicht das Recht, das beschädigte Gut dem Frachtführer zu überlassen (zu abandonnieren) und den Ersatz des gemeinen Handelswertes beztl. gemeinen Wertes dafür zu verlangen. [1]

Trotz einer Beschädigung des Gutes wird man den Frachführer jedoch zur Leistung von Schadensersatz in den Fällen nicht heran-

[1] ROHG. 11, 294; 13. 416.

ziehen können, wo der Verkaufswert des beschädigten Gutes durch besonders günstige Konjunkturen z. B. infolge eines individuellen Wertes für den Käufer ebensohoch oder gar höher, als der gemeine Handelswert der Ware im beschädigten Zustande ist.[1] Ist ein Teil eines Gutes, dass als solches kein unteilbares Ganze bildet, beschädigt worden und hierdurch nicht etwa auch der unversehrte Teil als mitentwertet anzusehen, so kann der Berechtige Schadensersatz nur hinsichtlich des beschädigten Teiles fordern.

Wie im Falle des Verlustes des Gutes, so ist auch hier von dem Ersatzwerte die Ersparnis an Zöllen und Kosten in Abzug zu bringen. Abweichend von Abs. 1 ist hier jedoch der Fracht nicht Erwähnung getan und zwar, weil in der Regel infolge der Beschädigung des Gutes eine Frachtersparnis nicht eintreten wird. Wäre dies aber doch der Fall, wenn beispielsweise zufolge der Beschädigung eine Gewichtsverringerung entstanden und die Fracht nach der Höhe des Gewichtes zu vergüten wäre, so wäre der Frachtführer berechtigt, die ersparte Fracht abzuziehen.

Was schliesslich die Beweislast anlangt, so hat der Schadensersatzberechtigte einmal die Höhe des Verkaufswertes und weiterhin die Differenz zwischen diesem und dem gemeinen Handelswerte bezgl. gemeinen Werte nachzuweisen.

c) Bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit.

Der durch § 430 Abs. 1 und 2 bestimmte Umfang der Schadensersatzpflicht erfährt insoforn eine wesentliche Verschärfung als der Frachtführer bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit den Ersatz des vollen Schadens zu leisten hat. Voraussetzung des § 430 Abs. 3 HGB. sind nun einmal die in § 429 niedergelegten allgemeinen Haftungsbestimmungen und ferner der Umstand, dass der Verlust wie die Beschädigung und der dadurch entstandene Schaden durch ein vorsätzliches oder grob fahrlässiges Handeln des Frachtführers verursacht worden ist. Vorsatz hat man dann anzunehmen, wenn der Wille des Täters auf Verletzung des fremden Rechtes oder Rechtsgutes gerichtet ist.[2] Grobe Fahrlässigkeit ist jede besonders schwere für jedermann auf den ersten Blick einleuchtende Verletzung der im

[1] Eger I. S. 342.
Lehmann-Ring § 430 No. 4 (II. S. 328|29).
[2] Plank § 823

Verkehr erforderlichen Sorgfalt.[1] Die Frage, was man unter Ersatz des vollen Schadens zu verstehen hat, ist nach den Vorschriften der §§ 249 ff. BGB. zu beantworten. Hiernach ist der Frachtführer an erster Stelle zur Naturalrestitution verpflichtet; ferner umfasst der zu ersetzende volle Schaden auch den entgangenen Gewinn. Wir sehen also, dass in der Bestimmung des § 430 Abs. 3 nicht nur eine die Höhe des Ersatzes sondern auch eine die Art des Ersatzes betr. Abänderung ausgesprochen ist; denn während nach § 430 Abs. 1 und 2 nur ein Wertersatz in Geld von dem Frachtführer gefordert wird, ist der Frachtführer hier zur Herstellung einer gleichen Vermögenslage für die Zukunft, wie sie ohne das kausale Ereignis gewesen wäre, also zum Ersatz gleichwertiger Waren, verpflichtet.

Aus dem Gesagten geht hervor, dass man in dem Ersatz des vollen Schadens eine Verschärfung der Haftung des Frachtführers zu erblicken hat. In der Literatur[2] ist nun mit Recht daraufhin gewiesen, dass man aus den Worten „Ersatz des vollen Schadens" auch eine Verminderung der Haftung lesen könnte, denn nach § 430 Abs. 1 HGB. ist ja der gemeine Wert selbst dann zu ersetzen, wenn der wirklich entstandene Schaden geringer ist, als jener; man hätte dann hier unter vollem Schaden nur den tatsächlich entstandenen evtl. auch geringeren Schaden zu verstehen. Eine derartige Auslegung des Abs. 3. wäre jedoch abwegig und würde der ratio legis widersprechen. Abs. 3 will eben dann, wenn der Frachtführer so wenig gewissenhaft ist, dass er sich ein grob fahrlässiges oder gar vorsätzliches Handeln zu Schulden kommen lässt, den Absender an die einschränkenden Vorschriften des Abs. 1 nicht gebunden wissen, sondern ihm den vollen Schadenersatz nach BGB. bewilligen.

Die Beweisführung für das Vorliegen von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit sowie für die volle Schadenshöhe liegt dem Ersatzberechtigten ob.

---

[1] Staudinger II. S. 111 2b.

[2] Staub § 430 Anm. 9 (II. S. 1866); Makower § 430 IV b (II. S. 1516); Düringer-Hachenburg § 430 V 4 (III. S. 570).

III.

Die Haftung des Frachtführers für das Verschulden seines Hilfspersonals nach § 431 HGB.

§ 9.

Prinzip der Haftung.

Durch den Abschluss des Frachtvertrages hat sich der Frachtführer dem Absender gegenüber verpflichtet, die Ausführung der Beförderung des ihm übergebenen Gutes zu übernehmen. Wie oben schon hervorgehoben worden ist, ist im Gegensatz zum alten Handelsgesetzbuch in § 425 des neuen Handelsgesetzbuches der Schwerpunkt auf die Uebernahme der Beförderung gelegt, da es — wie die Denkschrift ausführt [1] — unerheblich ist, ob der Frachtführer die Beförderung in Person ausführt oder nicht. In der Regel wird es nun auch dem Frachtführer unmöglich sein, teils wegen der Art und des Umfanges seines Geschäftsbetriebes, teils wegen der Schwere und Grösse des Transportgutes und schliesslich auch wegen der öfters grossen Entfernung des Bestimmungsortes des Gutes die Beförderung in eigener Person auszuführen, sondern er wird, um seiner Verpflichtung gerecht werden zu können, sich Hilfspersonals bedienen müssen. Dem Absender andererseits, der sein Gut befördert und abgeliefert wissen will, wird es gleichgültig sein, durch wen die Beförderung ausgeführt wird. Die Hilfspersonen, deren sich der Frachtführer bedient, sind entweder vom Frachtführer angestellte und von ihm abhängige Personen oder selbstständige Personen, die in keinem Anstellungs- oder Dienstverhältnisse weder zeitweise noch dauernd zu ihm stehen, sog. succesive Frachtführer. Für alle Schäden die von dem Hilfspersonal durch Verletzung der Verpflichtungen die gemäss dem Frachtvertrag bestehen, herbeigeführt sind, hat nun der Frachtführer — unter gewissen Voraussetzungen — zu haften.

In dem alten Handelsgesetzbuch, dass auch schon den Grundsatz der Haftung des Frachtführers für sein Hilfspersonal vertrat, war das Prinzip der Haftung für dieses in den Artikeln 400 und 401 geregelt. In dem neuen Handelsgesetzbuch normieren die

---

[1] Denkschrift S. 211.

§§ 431 und 432 die Haftung. Der § 431 schliesst sich an die Vorschrift des Artikels 400 an; zwischen diesen beiden Vorschriften besteht jedoch ein nicht unerheblicher Unterschied. Während nämlich im alten Handelsgesetzbuch für diese Haftung der Grundsatz der blossen Schadensverursachung aufgestellt war, gibt § 431 im Falle blosser Schadensverursachung dem Berechtigten noch keinen Schadensersatzanspruch; er fordert vielmehr, dass der Schaden durch ein Verschulden des Hilfspersonals entstanden ist. Das neue Handelsgesetzbuch geht also ebenfalls wie das Bürgerliche Gesetzbuch von dem Verschuldungsprinzip aus. Ausnahmsweise ist das verschärfte Haftungsprinzip des Artikels 400 des alten Handelsgesetzbuches bei der Eisenbahn, die für unverschuldete Handlungen ihrer Leute sowie für deren Tauglichkeit haftet, beibehalten worden. Die Denkschrift bemerkt hierzu, dass der Artikel 400 in unveränderter Form nur für die Eisenbahn in Geltung bleiben könne und dass im Uebrigen, da nach § 429 der Frachtführer für einen unverschuldeten Schaden nicht mehr einzustehen habe, diese Vorschrift in veränderter Form — nämlich der des jetzigen § 431 HGB. — in das neue Handelsgesetzbuch aufzunehmen sei.

Die §§ 431 und 432 HGB. regeln nun die Haftung des Frachtführers für sein Hilfspersonal derart, dass § 431 die Haftung für die unselbständigen Hilfspersonen bestimmt, § 432 hingegen die Haftung für die selbständigen Hilfspersonen, die succesiven Frachtführer, normiert. Zu dem letzteren Paragraphen ist zu bemerken, dass sich dessen Inhalt zum Teil — nämlich Absatz 1 — schon aus § 431 ergibt, da der Unterfrachtführer zu den „anderen Personen" im Sinne des letztgenannten Paragraphen gehört. § 432 Absatz 1 ist also überflüssig.[1] § 432 Abs. 2 bestimmt, dass die Unterfrachtführer unter gewissen Voraussetzungen dem Ersatzberechtigten unmittelbar aus dem Vertrage haften, obwohl sie mit ihm den Vertrag nicht abgeschlossen haben.

Die Haftung nach § 431 ist ebenso wie nach § 432 eine unmittelbare. Sie hat ihren rechtlichen Grund in dem Frachtvertrag und besteht ausschliesslich gegenüber dem aus diesem Vertrage Verpflichteten, dem Frachtführer. Ein direkter Anspruch gegen das unselbständige Hilfspersonal steht dem Ersatzberechtigten aus dem

[1] vgl. auch Staub § 432 Anm. 3 (II. S. 1870); Lehmann-Ring § 432 Nr. 1 (II S. 331).

Frachtvertrage nicht zu. Ein solcher ist ihm lediglich auf Grund eines ausserhalb des Frachtvertrages begründeten Rechtsverhältnisses gegeben z. B., wenn der Anspruch sich auf unerlaubte Handlungen gründet.

Da die Vorschriften des § 431 dispositiver Natur sind, so sind von der Norm dieses Paragraphen abweichende Parteivereinbarungen zulässig. Die Haftung kann ebensogut erhöht oder vermindert, wie ganz ausgeschlossen werden. Zu beachten ist hierbei natürlich immer, ob eine derartige Vereinbarung im konkreten Falle nicht gegen ein gesetzliches Verbot oder die guten Sitten verstösst.

Da der Inhalt und der Umfang der Haftung des Frachtführers auch für sein Hilfspersonal durch die §§ 429, 430 begrenzt ist, so fällt diese Haftung weg, wenn es dem Frachtführer gelingt, den Exculpationsbeweis zu führen; ist dies der Fall, so kommt § 431 überhaupt nicht zur Anwendung. —

In der folgenden Darstellung soll nur die Haftung des Frachtführers für sein unselbständiges Hilfspersonal erörtert werden.

---

§ 10.

Arten des Personals.

Das Gesetz kennt zwei Kategorien des Hilfspersonals. Es unterscheidet im § 431 zwischen

1. Leuten des Frachtführers;
2. Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient.

Der Ausdruck Leute, der nicht nur vom Handelsgesetzbuch sondern auch vom Bürgerlichen Gesetzbuch (§ 701 Abs. 2) gebraucht wird, ist vom Gesetz nicht definiert. Unter Leuten eines Gewerbetreibenden sind alle die Personen zu verstehen, die innerhalb seines Gewerbebetriebes zur Vornahme gewisser Arbeiten angestellt sind, mögen sie bei der Ausführung einer zu diesem Betriebe gehörigen Handlung als Erfüllungsgehilfen tätig sein oder nicht.[1] Es brauchen sich also beim Frachtgeschäft diese Personen mit der

[1] Vgl. hierzu auch die Ausführungen des RG. 7, 126.

Güterbeförderung selbst gar nicht zu befassen, wenn nur ihre Tätigkeit mit dem Frachtführergewerbe als solchem in Verbindung steht.[1] Bei vielen der dem einzelnen Angestellten zugewiesenen Geschäftskreise, führt die Reichsgerichtsentscheidung (7, 126) aus, ist eine Beziehung auf einen bestimmten einzelnen Transport sogar begrifflich ausgeschlossen. So gehören z. B. bei der Eisenbahn zu den Leuten nicht nur der Gepäckmeister, Bodenmeister, Lokomotivführer, der Auf- und Ablader, sondern auch der Weichensteller, Lampenputzer und Portier. Ferner sind zu den Leuten des Frachtführers zu rechnen, sein Kutscher, Wagenreiniger, Schreiber. Nicht als seine Leute im Sinne von § 431 HGB. kommen die Personen in Frage, die überhaupt nicht in dem Gewerbebetrieb des Frachtführers als solchem, sondern in einem anderen Gewerbebetrieb von ihm angestellt sind[2] — der Frachtführer ist z. B. gleich Lagerhalter — sowie sein häusliches Dienstpersonal.[3] So haftet z. B. ein Hotelbesitzer, der das Gepäck seiner Gäste gewerbsmässig von und nach der Bahn schaffen lässt, auf Grund des Frachtvertrages zwar für die mit der Ausführung dieser Tätigkeit betrauten (z. B. Hausdiener, Kutscher) nicht aber für seinen Oberkellner oder sein Stubenmädchen.[4]

Im Gegensatz zu den „Leuten" nennt das Gesetz „andere Personen", deren sich der Frachtführer bei Ausführung des Transportes bedient. Hierunter fallen alle diejenigen, die in keinem Anstellungsverhältnisse zu dem Frachtführer als solchen stehen. Es sind also nur vorübergehend zu einem bestimmten Transporte oder einer einzelnen Handlung bei einem Transporte, die jedoch nicht notwendig eine „Beförderungs"-Handlung sein muss (wie z. B. Messen, Wägen, Benachrichtigung von der Ankunft des Gutes) herangezogene Personen. Diese können in einem sonstigen Dienstverhältnisse zum Frachtführer stehen oder sie können gegen Tagelohn angenommen sein oder aber auch ihre Dienste unentgeltlich aus Gefälligkeit verrichten. Es gehören also hierher ebensogut Familienmitglieder, Freunde, Dienstmädchen, wie Gelegenheitsarbeiter, Tagelöhner oder der Unterfrachtführer, dem der Frachtführer für eigne Rechnung, ohne ihn jedoch

---

[1] J. W. 05, 185. 36.
[2] Makower § 431 II a. (II S. 1517); Düringer-Hachenburg § 431 II (III S. 571|72).
[3] Cosack § 89 I 1, (Aufl. 6).
[4] Düringer-Hachenburg § 431 II 3a (III S. 572).

in den Frachtvertrag eintreten zu lassen, die Beförderung ganz oder teilweise überträgt. Dieser letztgenannten Personen muss sich der Frachtführer bei der Ausführung der Beförderung bedienen, d. h. nicht gerade zur Erfüllung des Transportes, aber doch gelegentlich der Transportausführung. Der Begriff Beförderung ist hier im weitesten Sinne zu verstehen, es gehören hierher auch die etwa übernommenen oder sonst erforderlich werdenden Nebentätigkeiten, mögen sie den Beginn des Transportes vorbereiten oder mögen sie die Ausführung selbst betreffen. [1]

---

§ 11.

Voraussetzungen der Haftung.

Um eine Haftung des Frachtführers nach § 431 HGB. herbeizuführen, ist als erste Voraussetzung erforderlich, dass der Schaden durch ein Verschulden des Hilfspersonals entstanden ist. Die Frage, ob ein Verschulden vorliegt, ist nach den bürgerlich-rechtlichen Vorschriften zu beantworten. Trifft hiernach das Personal ein Verschulden, so hat der Frachtführer in gleichem Umfange zu haften, wie wenn er den Schaden selbst verursacht hätte; ist aber dem Hilfspersonal kein Verschulden beizumessen, so ist der Frachtführer haftfrei. Beispielsweise ist er seiner Verantwortung für den Schaden enthoben, den das Personal einem anderen im Zustande der Bewusstlosigkeit oder Geistesstörung zugefügt hat (cf. § 827 BGB).

Wie ist aber die Verschuldensfrage in dem Falle zu beantworten, wo der Frachtführer vereinbarungsgemäss nicht berechtigt war, sich Hilfspersonals zu bedienen? In solchem Falle haftet der Frachtführer nicht nur für ein Verschulden des Personals, sondern er haftet schlechthin, so z. B. für den Zufall, der nicht eingetreten wäre, wenn er sich dieser Personen nicht bedient hätte. Der Grund für diese Haftung ist darin zu suchen, dass man schon in dem vertragswidrigen Heranziehen des Hilfspersonals ein Verschulden des Frachtführers zu erblicken hat und dass er alle Folgen dieses seines Verschulden zu vertreten hat. [2]

---

[1] Makower § 431 IIb (II S. 1517). Lehmann-Ring § 431, 2c (II. S. 330).
[2] cf. auch Staudinger § 278, I, 2b.

Die Anwendung des § 431 setzt weiterhin einen abgeschlossenen Frachtvertrag voraus, denn dann erst ist die richtige Grundlage, auf die man eine Haftung des Frachtführers nach § 432 stützen kann, vorhanden. Es kann folglich der Frachtführer für ein Versehen seiner Leute bei dem Abschliessen des Frachtvertrages nicht auf Grund von 431 HGB. verantwortlich gemacht werden. Hier haben die allgemeinen Grundsätze über Vollmacht u. s. w. zur Anwendung zu gelangen. Als Beispiel mag ein vom Reichs-Oberhandels-Gericht entschiedener Fall hier angeführt werden.[1] Ein Gast eines Hotels händigte dem Portier ein Wertpaket mit dem Auftrage aus, es zur Post zu befördern; der Portier übergab das Paket dem Kutscher des Hotel-Omnibus, der die Hotelgäste und deren Gepäck von und zur Bahn beförderte. Durch ein Verschulden des Kutschers kam das Paket auf dem Wege zur Bahn abhanden. Der Geschädigte wollte sich an dem Hotelier schadlos halten. In diesem Falle wurde letzterer jedoch nicht für haftbar erachtet, da der Portier mit dem Gaste nicht im Namen des Hoteliers kontrahiert hatte und wenn er dies tat, dann ohne jede Berechtigung.

Schliesslich ist für die Haftung aus § 431 noch erforderlich, dass der Schaden „bei der Ausführung der Beförderung" entstanden ist. Hierüber vergleiche unten § 13.

---

§ 12.

Kreis der Haftung.

Die Haftung des Frachtführers für sein Hilfspersonal erstreckt sich auf die Verletzung aller aus dem Frachtvertrage entstandenen Verpflichtungen, aber natürlich nur gegenüber den aus diesem Vertrage berechtigten Personen, in erster Linie dem Absender gegenüber. Erleidet ein ausserhalb des Frachtvertrages stehender Dritter durch das Verschulden des Hilfspersonals einen Schaden, so kann er Ersatz nur auf Grund eines etwa anderweit begründeten Vertragsverhältnisses oder auf Grund unerlaubter Handlung fordern. Folgender Fall, der uns die verschiedenen Verpflichtungsgründe zeigt, mag zur

---

[1] ROHG. 11, 343.

Illustration dienen. Ein einer Transportanstalt gehöriges Automobil stösst durch ein Verschulden des Chauffeurs mit einem Strassenbahnwagen zusammen. Infolge des Zusammenstosses wird das Frachtgut, Porzellan, beschädigt und zugleich auch der Absender, der wegen des hohen Wertes des Gutes den Transport selbst begleitete, verletzt. Schliesslich trägt der Strassenbahnführer ebenfalls eine Verletzung davon. Wie gestaltet sich die Haftung der Transportanstalt? Nach § 431 haftet sie einmal für die Beschädigung des Gutes, weiter aber auch für den durch die Verletzung des Absenders entstandenen Schaden, „denn letzterer ist durch die Ausführung des Transportes entstanden".[1] Der verletzte Strassenbahnführer dagegen kann seinen Anspruch nicht auf § 431 stützen, sondern kann nur auf Grund unerlaubter Handlung die Transportanstalt haftbar machen, sofern sie nicht nachweisst, dass sie in eligendo et custodiendo ihres Chauffeurs die erforderliche Sorgfalt beobachtet hat.

---

§ 13.
Verhältnis des § 431 HGB. zu § 278 BGB.

Unter den Vertretern der handelsrechtlichen Literatur sind über die Frage, in welchem Verhältnisse die §§ 431 HGB. und 278 BGB. zu einander stehen, verschiedene Meinungen vorhanden. Während die einen behaupten, § 431 HGB. sei überfüssig und es läge kein Grund vor, diesen Paragraphen, der nur eine spezielle Anwendung des § 278 BGB. für den Frachtführer bedeute, weiter auszulegen, sagen die andern, die Existenz des § 431 HGB. sei wohl berechtigt und er sei extensiver zu interpretieren als § 278 BGB. Eine dritte Ansicht schliesslich verficht einer der hauptsächlichsten Vertreter der handelsrechtlichen Literatur Staub; er legt § 431 HGB. insofern eine weitergehende Bedeutung bei, als nach seinem Dafürhalten der Frachtführer ein Versehen seiner Leute schlechthin zu vertreten hat; insoweit bestimme § 431 HGB. neben § 278 BGB. überhaupt etwas Neues. Im Uebrigen aber will er die beiden genannten Paragraphen übereinstimmend interpretiert wissen. —

[1] cf. Staub § 431 Anm. 4 (II. S. 1868).

§ 278 BGB. lautet: Der Schuldner hat ein Verschulden seines gesetzlichen Vertreters und der Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit bedient, in gleichem Umfange zu vertreten wie eigenes Verschulden. — Nach § 431 HGB. hat der Frachtführer ein Verschulden seiner Leute und anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, in gleichem Umfange zu vertreten wie eigenes Verschulden.

In § 278 BGB. ist also ausgesprochen, dass der Schuldner ausser für das Verschulden des gesetzlichen Vertreters nur für das Verschulden der Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit bedient zu haften hat. § 431 HGB. andererseits lässt den gesetzlichen Vertreter unerwähnt, redet dagegen aber einmal von einer Haftung des Frachtführers für das Verschulden seiner „Leute" und sodann für das Verschulden der Personen, deren er sich „bei der Ausführung der Beförderung" bedient.

Nach dem allgemeinen sprachlichen Sinne kann der Wortlaut des § 431 HGB. nur dahin verstanden werden, dass der Frachtführer ein Verschulden seiner Leute schlechthin zu vertreten hat. Der Relativsatz, „deren er sich bei Ausführung . . . bedient" ist lediglich zu „anderen Personen" gehörig. Wir stehen also — mit Staub — auf dem Standpunkt, dass der Frachtführer für ein Verschulden seiner Leute schlechthin einzutreten hat, mag er sich ihrer bei der Ausführung des concreten Transportes bedienen oder nicht, mögen sie sonst in irgendwelchen Beziehungen zu dem concreten Frachtvertrage stehen oder nicht. Mit anderen Worten: unter die Haftung des Frachtführers für seine Leute sind alle Schäden zu subsumieren, die diese durch ihr Verschulden dienstlich oder ausserdienstlich, in mittelbarer oder in unmittelbarer Beziehung zu dem concreten Transport verursacht haben. Der Frachtführer haftet eben (auf Grund des Anstellungsverhältnisses) für seine Leute als solche. Geht z. B. ein angestellter Kassierer auf den Güterboden und beschädigt das dort lagernde Frachtgut, so haftet der Frachtführer.[1] In diesem — eine extensivere Interpretation forderndem — Sinne äussert sich ja auch die Denkschrift, wenn sie zu unserm Paragraphen bemerkt, dass die Vorschrift des nunmehrigen § 431 HGB. den § 278 BGB. nicht vollständig ersetze, denn der Frachtführer hafte auch dann, wenn

[1] RG. 7, 127.

eine Handlung in Frage stehe, die der Angestellte nicht unmittelbar in Ausführung der ihm obliegenden Verrichtungen vorgenommen hat.

Zu erwägen wäre jedoch noch die Frage, ob man dem Frachtführer in den Fällen, wo offensichtlich das vorsätzlich oder fahrlässig schuldhafte Handeln des Angestellten zu seinem Anstellungsverhältnis in gar keiner Beziehung steht, eine Haftung wird auferlegen können. Cosack ist der Ansicht, dass man den Frachtführer in den Fällen, wo auch jeder mittelbare Zusammenhang zwischen dem Verschulden des Angestellten und seiner Dienststellung fehlt, seiner Haftung wird entbinden müssen. Er führt folgendes Beispiel an.[1] „G., ein Kutscher des Fuhrherrn H., bricht in seiner dienstfreien Zeit in den Güterschuppen des H. ein und stiehlt dort Frachtgüter, die am nächsten Morgen abgehen sollen. Hier haftet H. für diesen Diebstahl, da er nicht im Dienste begangen ist, nur dann, wenn er wenigstens mittelbar mit dem Dienste zusammenhängt, also etwa, wenn der zur Wache dienende Hund H's nur deswegen kein Alarmzeichen gegeben hat, weil er den G. als Angestellten H's kannte."

Bei der Auslegung des § 431 HGB. ist nun des Weiteren eine Streitfrage darüber entstanden, ob den Worten „bei der Ausführung der Beförderung" dieselbe Bedeutung beizulegen sei wie den Worten „zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit" in § 278 BGB. Während nach Staubs Ansicht — er sagt, wer bei der Ausführung behilflich sei, wirke eben zur Ausführung mit — insoweit ein Unterschied zwischen den beiden Paragraphen nicht besteht, sie also insoweit inhaltlich die gleiche Bedeutung haben, behauptet die gegenteilige Meinung insbesondere vertreten von Cosack, Düringer-Hachenburg, Goldmann, Lehmann-Ring, Makower,[2] dass den fraglichen Worten eine weitere Auslegung zu geben sei. Dieser letzteren Ansicht, die die Worte „bei der Ausführung" dahin ausgelegt wissen will, dass schon jede mittelbare Beziehung zum Transport für ausreichend erachtet werden müsse, um eine Haftung des Frachtführers herbeizuführen, ist beizutreten. Der Frachtführer hat eben für jedes Verschulden der Hilfspersonen in Ansehung des Frachtgutes, mag es mit der Ausführung der Beförderung in mittelbarem oder unmittelbarem Zusammen-

---

[1] Cosack § 120 (S. 444)

[2] Cosack § 120 I 2 (S. 444); Düringer-Hachenburg § 431 I, Abs. 3. (S. 571); Goldmann § 431, III (S. 1750); Lehmann-Ring § 431 No. 1 und 2 (S. 330); Makower § 431 I (S 1516).

hange stehen, zu haften. Seine Haftung ist also nicht nur auf die Fälle zu beschränken, in denen das Versehen des Hilfspersonals bei Vornahme von Erfüllungshandlungen des Frachtgeschäftes begangen ist. Eine extentivere Interpretation der Worte „bei der Ausführung . . .“ rechtfertigt ja auch nur ihr Vorhandensein!

Die von uns vertretene Interpretation des § 431 HGB. geht also dahin, dass seine selbständige Stellung neben § 278 BGB. völlig gewahrt bleibt. Der Frachtführer hat für jedes Verschulden sowohl seiner Leute als auch des sonstigen Hilfspersonals in Ansehung des Frachtgutes zu haften.

IV.

§ 14.

Wem haftet der Frachtführer aus dem Frachtvertrage?

Zu Schluss ist noch die Frage zu erwägen, wem der Frachtführer aus dem abgeschlossenen Frachtvertrage haftet, wer also zur Erhebung der Schadensersatzklage aktiv legitimiert ist. Diese Personen sind der Absender, der Empfänger.

a) Der Absender. Der Frachtvertrag wird zwischen dem Frachtführer und dem Absender geschlossen. Verletzt der Frachtführer die ihm aus dem Vertrage obliegenden Pflichten, so haftet er als Vertragsschuldner in erster Linie seinem Vertragsgegner, dem Absender. Dabei macht es für die vertragsmässige Haftung keinen Unterschied, ob der Absender Eigentümer des Gutes ist oder nicht. Ebenso ist für die Haftung aus dem Vertrage das Verhältnis zwischen Absender und Destinatär völlig belanglos; mag der Absender Verkäufer oder Kommissionär oder Spediteur sein, der Frachtführer haftet nicht dem Käufer, dem Kommitenten oder dem Empfänger, sondern immer nur dem Absender.[1]

b) Der Empfänger. Wie wir oben gesehen haben, sind in dem Frachtvertrag die Rechtssätze zu Gunsten dritter zu Grunde gelegt. Dem Empfänger, als dem aus dem Frachtvertrage berechtigten Dritten, hat hiernach der Frachtführer in zweiter Linie unmittelbar zu haften.

---

[1] cf. hierzu Staub Exc. zu § 382 Anm. 56 (S. 1712).

Diese Haftung ist jedoch an die durch den § 435 HGB. bestimmten Grenzen gebunden. Nach § 435 ist nämlich als erste Voraussetzung eines unmittelbaren Rechtes des Empfängers gegen den Frachtführer erforderlich die Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung d. h. am Bestimmungsorte, an dem die durch den Frachtvertrag übernommene Beförderung endigt.[1] Ist das Gut am Bestimmungsorte angekommen und hat weiterhin der Absender dem Frachtführer keine nach § 433 HGB. noch zulässige entgegenstehende Anweisung erteilt, so ist der Empfänger berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen ohne Unterschied, ob er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handelt. Er ist insbesondere berechtigt von dem Frachtführer die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Erst mit dem Momente, in dem die Aushändigung des Frachtbriefes erfolgt oder in dem die Klage erhoben ist, ist der Empfänger der allein Berechtigte (cf. § 433 Abs. 2).

[1] Düringer-Hachenburg § 426 IV

Buchdruckerei Paul Schlesier, Dresden.